



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 12]

नई दिल्ली, शनिवार, जनवरी 22, 2011/माघ 2, 1932

No. 12]

NEW DELHI, SATURDAY, JANUARY 22, 2011/MAGHA 2, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 11 जनवरी, 2011

सं. टीएएमपी/28ए/2009-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, उर्वरक बर्थ सं. । में पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/28ए/2009-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

....

आदेश

(नवम्बर, 2010 के 29वें दिन पारित)

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) ने कोष्ठि बर्थ के निर्माण और परिवालन के लिए तब पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड (पीपीएल) के माथ अगस्त 1985 में करार किया था जब पीपीएल सार्वजनिक भाव उपक्रम था। पीपीटी ने पत्र दिनांक 28 निवाम्बर, 2005 द्वारा इस प्राधिकरण को (i) उक्त करार में संशोधन के लिए (ii) कार्गो तथा बर्थ किराया प्रभारों के संशोधन और न्यूनतम गारंटीयों की शुरुआत आदि के लिए यह कहते हुए प्रस्ताव दाखिल किया था कि पीपीएल फरवरी 2000 में पीएसयू नहीं था। इसने यह भी बताया

था कि पीपीटी और पीपीएल के बीच का विवाद अक्तूबर 1993 में कार्गो संवंधित प्रभारों के संशोधन से जुड़ा था जो मध्यस्थ को भेजा गया था और दिसम्बर 2002 में निर्णय दिया गया था। मध्यस्थ ने अक्तूबर 1993 से दरों की बढ़ोतरी को खत्म कर दिया था और निर्णय दिया था कि टीएएमपी द्वारा संशोधित दरें 1 अप्रैल 1999 और उसके बाद प्रभादी होंगी। बाद में पीपीटी ने सचिव, विधि एवं न्याय मंत्रालय, भारत सरकार के समक्ष एक संशोधन याचिका दायर की थी।

2. सितम्बर 2005 में प्रस्तुत किए गए सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव में, पीपीटी ने पीपीएल और इफको को आवंटित क्रमशः उर्वरक वर्थ I और II के लिए प्रभार वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया था। पीपीटी को सूचित किया गया था कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश दिनांक 31 मार्च 2005 की अधिसूचना के बाद, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत करने के मामले के सिवाय, यह प्राधिकरण बर्थों के आवंटन के लिए अन्य संगठनों के साथ पत्तनों द्वारा किए गए द्विपक्षीय करारों के वैयक्तिक मामलों पर कार्यवाही नहीं करेगा। पत्तन को यह भी सूचित किया गया था कि यह प्राधिकरण दरमानों में विभिन्न सुविधाओं के उपयोग के लिए केवल लागत आधारित दरों को ही अनुमोदन प्रदान करेगा और पत्तनों को यह अधिकार होगा कि वे ऐसी निर्धारित की गई अधिकतम दरों के भीतर परिचालन करें।

3. पत्तन के प्रस्ताव दिनांक 28 सितम्बर 2005 पर संयुक्त सुनवाई 4 जून 2007 को आयोजित की गई थी जब यह आलोक में आया था कि मुकदमेबाजी माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित था और न्यायालय ने मध्यस्थ के निर्णय पर रोक लगाते हुए अंतरिम आदेश पारित किया था। पत्तन ने बाद में सूचित किया था कि वह पीपीएल के साथ जरूरी विचार-विमर्श के बाद अलग-से प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। इसपर यह निर्णय लिया गया था कि जब तक सहमत प्रस्ताव दाखिल नहीं किया जाता है और इस प्राधिकरण द्वारा निपटान नहीं किया जाता है, तब तक मौजूदा करार, पक्षों के बीच मुकदमेबाजी में सक्षम प्राधिकारियों द्वारा आदेशों के अधीन, लागू रहेगा।

4.1. अपने पत्र दिनांक 26 मई 2009 द्वारा इस प्राधिकरण से दोबारा अनुरोध किया गया था कि पीपीएल के केफाइव वर्थों की दरों को संशोधित और सम्यक् बनाया जाए जिससे इफको के साथ करार का न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट खंड 01.03.2002 से लागू हो सके।

4.2. पत्र दिनांक 4 जून 2009 द्वारा, पीपीटी को निम्नवत् कहा गया था-

- (i). अगस्त 1985 में पीपीटी और पीपीएल के बीच हुए करार में यह खंड था कि समेकित कार्गो प्रभार केवल पारस्परिक सहमति से ही संशोधित किए जा सकते हैं। इसके अलावा, कोई न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट विशिष्ट करने के लिए करार में कोई प्रावधान नहीं है।
- (ii). चूंकि पीपीएल प्रभारों में किसी संशोधन के लिए राहमति नहीं दे रहा है, इसलिए परस्पर सहमति से प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया जा सकेगा।
- (iii). प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए नियोजित पूँजी पर पत्तन-वार लागत जसा प्रतिलाभ दृष्टिकोण इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन करता है। पीपीटी ने उर्वरक वर्थ सं. II के साथ उर्वरक वर्थ सं. I की दरों को साधक बनाने और संशोधित करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करते समय दोनों उर्वरक वर्थों के लिए वसूल किए जाने हेतु प्रस्तावित प्रभारों के लिए कोई लागत औचित्य नहीं भेजे थे।

4.3. पत्र दिनांक 5 जून 2009 द्वारा इस प्राधिकरण को यह सूचित किया गया था कि उसने करार 3 अगस्त 1965 के खंड 21 को इनवोक करते हुए पीपीएल को प्रदान किए गए अधिकारों को वापस ले लिया था। पीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था, कि पीपीएल के लिए निर्धारित पृथक दरों को पीपीटी एसओआर से हटाया जाए और पीपीएल से रागी प्रभारों – कार्गो प्रहरतन प्रभार, पोत संबंधित प्रभार और कन्चेयर गैलेरी के लिए मार्गदर्शिकार प्रभार, पाइपलाइन आदि – सामान्य पब्लिक के लिए क्या लाभ ... दरमान करने दिया जाए।

4.4. पीपीटी को पत्र दिनांक 27 जुलाई 2009 द्वारा यह सूचित किया था कि पत्तन सुविधाएं प्राप्त करने वाले पिरहे अ... पत्तन उपयोक्ताओं के बराबर पीपीएल पर पोस्ट संवंधित प्रभारों कार्गो राइट्स फ़ाइल फ़ाइल्स शुल्कों की तरारी वा सुविधाएं विवेका का ब्योरा दें। पीपीएल से बाद में यह अनुरोध किया गया था कि वह यह चत्तरे कि व्यापारी पीपीएल करार 3 अगस्त 1985 को इनवोक करते हुए अधिकारों को वापस लिए जाने के लिए भारत सरकार का अनुमोदन प्राप्त किया जाए।

4.5. सुविधा अधिकारों को वापस लिए जाने की पीपीटी को दर्शाया गया था कि वह अनुरोध किया गया था कि व्यापारी पीपीएल के लिए उपयोक्ताओं को वापस लिए जाने के लिए भारत सरकार का अनुमोदन प्राप्त किया जाए।

न्यायालय के आदेश दिनांक 8 जुलाई 2009 की प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की गई थी। यह भी बताया गया था कि पीपीटी के प्रस्ताव दिनांक 26 मई 2009 में लागत आधारित दरें नहीं दी गई हैं और पत्तन ने प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने से पहले पीपीएल से विचार-विमर्श नहीं किया है।

4.6. माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 8 जुलाई 2009 के अनुसार, इस प्राधिकरण को उक्त आदेश की प्रमाणित प्रति प्रस्तुत किए जाने की तारीख से अधिमानतः छह महीनों की अवधि के भीतर पारादीप पत्तन में पीपीएल के केपटिव वर्थ के लिए दरें अनुमोदित करनी हैं।

5.1. पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 13 जुलाई 2009 के अधीन उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 8 जुलाई 2009 की प्रति प्रस्तुत की थी और अनुरोध किया था कि पीपीएल के केपटिव वर्थ की दर को संशोधित किया जाए और इफको के सम्यक् बनाया जाए ताकि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट खंड 1 मार्च 2002 से प्रभावी हो सके।

5.2. पीपीटी को हमारे पत्र दिनांक 27 जुलाई 2009 द्वारा यह सूचित किया गया था कि इफको के केपटिव वर्थ के लिए पीपीटी द्वारा प्रभारित दरें लागत आधारित नहीं थीं परन्तु पीपीटी और इफको के बीच परस्पर सहमति से निर्णीत दर थी। इसलिए, पीपीएल के केपटिव वर्थ के लिए उपयुक्त दर निर्धारित करने में इस प्राधिकरण की सहायता के लिए लागत औचित्य सहित सभी अपेक्षित व्यारों के साथ भली प्रकार से विश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी।

5.3. पीपीटी ने पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 द्वारा सभी अपेक्षित दस्तावेजों के बिना अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। पीपीटी के पत्र दिनांक 25 अगस्त 2009 द्वारा कई समर्थक दस्तावेज़ बाद में प्राप्त हुए थे। प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु निम्नवत् हैं:-

- (i). उर्वरक वर्थ सं. I (एफबी-1) के लिए प्रशुल्क 1 अप्रैल 1999 से संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ii). प्रस्तावित संशोधन के लिए प्रशुल्क पूँजी पर लागत जमा प्रतिलाभ आधार पर है।
- (iii). एफबी-1 के लिए निर्धारित वर्थ किराया प्रभार इंडियन फारमर्स कॉर्पोरेटिव (इफको) द्वारा प्रयुक्त केपटिव वर्थ सं. II के बाबार रु 39.20 लाख प्रति माह प्रस्तावित किया गया है।
- (iv). लागतों की गणना के लिए, प्रत्यक्ष व्ययों पर विचार नहीं किया गया है। सभी अप्रत्यक्ष व्यय पत्तन की प्रधान गतिविधियों से सृजित आय के आधार पर एफबी-1 में प्रभाजित किए गए हैं।
- (v). लागतों की गणना के लिए, एफबी-1 में प्रहसित कार्गो को 1.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष अथवा वास्तव में अहरितत कार्गो, जो भी कम हो, लिया गया है।
- (vi). एफबी-1 के घाटशुल्क की गणना के लिए, समान प्रयोजन बाह्य हारबर क्षेत्र के लिए नियोजित पूँजी पर विचार किया गया है।
- (vii). चूंकि पीपीएल रेलवे सुविधाओं और कार्गो को अभियांत्रिक तरीके से अपने संयंत्र में स्थानांतरित करने के लिए कन्चेरयों का इस्तेमाल नहीं कर रहा है, इसलिए इन सुविधाओं का उपयोग नहीं किए जाने से होने वाले सार्वत्रिक सार्वजनिक लागत पत्रक में विचार किया गया है।
- (viii). संपदा प्रबंधन के लेखा पर राजस्व का नुकसान भी लागत पत्रक में जोड़ा गया है।
- (ix). एफबी-1 में पीपीएल द्वारा प्रहसित कार्गो के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क निम्नवत् है:-

कार्गो की मात्रा	अवधि के लिए घाटशुल्क दरें (रु० में)			
	1.4.1999 to 31.03.2002	1.4.2002 to 31.03.2005	1.4.2005 to 31.3.2008	1.4.2008 से आगे
5 लाख तक	65.00	71.50	78.61	86.52
5-10 लाख	55.00	60.50	48.40	53.24
10-15 लाख	40.00	44.00	48.40	53.24
15 लाख से अधिक	25.00	27.50	30.25	33.28

- (x). उपर्युक्त दरें एफको एफबी-II में प्रभारित दरों के बराबर हैं।
- (xi). एफबी-1 में प्रहसित कार्गो के लिए वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट पीपीटी द्वारा प्रस्तावित नहीं किया गया है। तथापि, पत्तन ने टीएएसपी से अनुरोध किया है कि वर्थ की क्षमता और पीपीएल द्वारा उर्वरक के कच्चे माल की आवश्यकता पर विचार करते हुए वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट निर्धारित करने पर विचार किया जाए।

(xii). जब कभी एफबी-1 खाली अथवा अप्रयुक्त रहता है तो पीपीटी को यह अनुमति दी जानी चाहिए कि वह इस वर्थ का इस्तेमाल अन्य पोतों के कार्गो के प्रहस्तन के लिए कर सके, ऐसी स्थिति में सामान्य दरमानों पर कार्गो प्रभार पत्तन को प्रोद्भूत होगा और सामान्य दरमानों पर वर्थ किराया प्रभार पीपीएल को जाएगे।

5.4. पीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2009 को 4 सितम्बर 2009 को प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था। पीपीटी के पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 और 25 अगस्त 2009 एवं उनके संलग्नक पीपीएल को अभ्युक्तियों के लिए अग्रेषित किए गए थे।

6. पीपीएल ने पत्र दिनांक 16 अक्टूबर 2009 द्वारा पीपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां दी हैं। उक्त टिप्पणिया अभ्युक्तियों के लिए 19 अक्टूबर 2009 को पीपीटी को अग्रेषित की गई थीं। पीपीएल की टिप्पणियां और उनपर पीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2009 द्वारा दी गई अभ्युक्तियों निम्नवत् हैं:-

क्र.सं.	पीपीएल की टिप्पणियां	पीपीटी द्वारा दिया गया जवाब
1.	पीपीएल का पीपीटी के दावे से विवाद है कि प्रस्तावित संशोधन के लिए प्रशुल्क संशोधित टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार नियोजित पूँजी पर लागत जमा प्रतिलाभ आधार पर है।	प्रशुल्क संशोधन के लिए प्रस्ताव नियोजित पूँजी पर लागत जमा प्रतिलाभ पर आधारित है जोकि टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है।
2.	पीपीटी को अनुलग्नकों में दिए गए विभिन्न अप्रत्यक्ष लागतों के ब्योरों को स्पष्ट करना होगा और प्रयुक्त संख्याओं का उपयुक्त प्रमाण भी देना होगा। अप्रत्यक्ष लागतों को प्रभाजित करने की कार्यपद्धति औचित्यपरक और वैज्ञानिक होनी चाहिए। लागतों के एकमान वितरण का अनुरोध स्वीकार्य नहीं है। (उदाहरणतः अन्य 13 बर्थों के पर्यवेक्षण में पीपीटी के प्रयास इस तथ्य के मद्देनजर पीपीएल वर्थ की अपेक्षा ज्यादा हैं कि पीपीएल स्वयं ही अपने वर्थ पर सभी परिचालन कर रहा है।	अनुलग्नकों में दिए गए अप्रत्यक्ष लागतों के ब्योरे पूरी तरह रोलेखापरीक्षित वार्षिक लेखों से लिए गए आकड़ों पर आधारित हैं। अप्रत्यक्ष लागत सम्पूर्ण पत्तन के प्रबंधन के लिए है और इसे कुछ नहीं करना है कि वर्थ का परिचालन पत्तन द्वारा अथवा केपटिव वर्थ के उपयोक्ता द्वारा प्रबंधित किया जाता है। चूंकि पीपीटी के पास 13 वर्थ थे, इसलिए अप्रत्यक्ष लागत को समान रूप से प्रभाजित किया गया है।
3.	पीपीटी पीपीएल की ओर से भारत सरकार द्वारा सीधे तौर पर नियंत्रित प्रारंभिक लागत और पीपीएल के केपटिव वर्थ से पहले की गई वसूलियों पर विचार करने में भी विफल रहा है।	पीपीएल की ओर से भारत सरकार द्वारा नियंत्रित प्रारंभिक लागत का प्रशुल्क के निर्धारण से कोई लेनादेना नहीं है क्योंकि प्रारंभिक तौर पर सहायिकी-प्राप्त दर इसके लिए ऑफर की गई थी।
4.	पीपीटी ने अपने परिकलनों में कई लागतों उदाहरणतः टाऊनशिप का रखरखाव, संपदा प्रबंधन, और रेलवे का उपयोग नहीं करना पर विचार किया है जो पीपीएल वर्थ के लिए प्रासंगिक नहीं हैं और पीपीएल में प्रभाजित नहीं किया जा सकता।	टाऊनशिप के रखरखाव, संपदा प्रबंधन, रेलवे का उपयोग नहीं करने से संबंधि लागत संपूर्ण पत्तन के परिचालन के संबंध में सुविचारित की गई है और इसे सभी बर्थों के लिए समान रूप से प्रभाजित किया गया है।
5.	पीपीटी ने नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ की 18 प्रतिशत और 16 प्रतिशत दर पर विचार किया है जोकि बहुत ज्यादा लगता है। सामान्य तौर पर 12 प्रतिशत की दर काफी उपयुक्त है और भारत सरकार द्वारा कई मामलों में अनुसारित की गई है जब लागत आधारित दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है।	2007 तक 18 प्रतिशत उसके बाद 16 प्रतिशत की प्रतिलाभ दर टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है और इसपर विवाद नहीं होना चाहिए।
6.	पीपीटी की पीपीएल को इफको के बराबर दरें किए जाने की इच्छा का मजबूत आधार नहीं है। यह तथ्य बना रहेगा कि करार दिनांक 3.8.1985 दो चिह्नित हकदारों अर्थात् पीपीटी और पीपीएल के बीच कानून के दायरे में परस्पर सहमत शर्तों पर लागू किया गया था और लगभग पिछले 25 वर्षों से प्रचलन में है। करारों के लागू होने की तारीखों के बीच काफी समय बीत जाने के साथ इफको जैसी दूसरी कम्पनी से तुलना, शामिल लागत और प्रत्येक करार में उपर्युक्त सभी शर्तें विचार के लिए महत्वपूर्ण कारक हैं। इसलिए, इफको से तुलना करना पूरी तरह से गलत और अर्थीकार्य है।	अप्रत्यक्ष लागत संपूर्ण पत्तन के प्रबंधन के लिए है और इससे कोई लेनादेना नहीं है कि वर्थ का परिचालन पत्तन अथवा केपटिव वर्थ द्वारा प्रबंधित किया जाता है।
	विरत और अधिकृत डाटा के अभाव में, 31.3.1999 को	हालांकि पीपीएल और इफको अलग-अलग समय में स्थापित किए गए थे, परन्तु दोनों इकाईयां प्रकृति में एकसमान हैं और पीपीटी ने दोनों उर्वरक उत्पादकों के लिए लागू दरों के बीच समानता लाने की कोशिश की है।
		31.03.1999 को नियोजित पूँजी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आंकड़ों पर आधारित है।
		नियंत्रित वर्थ किराया प्रभारों की गणना में, निकर्षण परिचालन

	<p>नियोजित पूँजी के लिखित मूल्य को विशेष रूप से भारत सरकार द्वारा पीपीएल परियोजना के लिए सीधे निधियित किए जाने को ध्यान में रखते हुए सत्यापित किए जाने की जरूरत है।</p> <p>निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों की गणना में, निकर्षण परिचालन की लागत शामिल है। निकर्षण लागत, नेविगेशन लागत के हिस्से के रूप में हमारे द्वारा विश्वस्त, जलयानों से अलग-से वसूल किया जाता है।</p> <p>पीपीएल ने आगे यह अनुरोध भी किया है कि चूंकि सभी निर्धारित लागतें पीपीटी द्वारा पर्याप्त रूप से की गई वसूली (पीपीएल करार के अनुसार निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों के लिए ₹ 8566.00 लाख का पहले ही भुगतान कर चुका है) से ज्यादा है, इसलिए पीपीएल पर बर्थ किराया प्रभार की वसूली के लिए कोई और आधार नहीं है।</p> <p>आखिरी तारीख अर्थात् 02.08.2015 रखे जाने का कारण और आधार समझ नहीं आया है क्योंकि पीपीटी से कोई स्पष्टीकरण नहीं आया है।</p>
7.	<p>पीपीटी ने 'कोई प्रत्यक्ष लागत' पर विचार नहीं करने के बारे में कहा है। परन्तु बाद में यथा स्पष्ट, चूंकि पीपीएल जेटटी से संबंधित सभी प्रत्यक्ष लागतों की देखरेख करता है तो यह प्रस्ताव में कैसे होगा, इसलिए पत्तन की 'प्रधान गतिविधियां परिभाषित नहीं की गई हैं। इसलिए, प्रधान गतिविधियों से सृजित प्रभाजन के आधार पर दावे पर तभी विचार किया जा सकता है जब पत्तन की संपूर्ण गतिविधियों को लिया जाए। उदाहरणार्थ, पीपीटी भी इस क्षेत्र में सबसे बड़ा संपदा स्वामी है और इसलिए इसकी अप्रत्यक्ष लागतों के बहुत महत्वपूर्ण हिस्से को उस गतिविधि में प्रभाजित किए जाने की जरूरत है।</p>
8.	<p>लागत की गणना के लिए कार्गो का प्रहस्तन 1.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष लिया गया है। प्रस्ताव के साथ संलग्न किए गए दस्तावेजों में ऐसे निष्कर्ष पर पहुंचने का कोई आधार नहीं दिया गया है। कार्गो का प्रहस्तन बर्थ की दक्षताओं, उत्पादकता और संयंत्र परिचालन तथा अवधित आपूर्ति पर निर्भर करता है। हम प्रस्ताव करते हैं कि यह आंकड़ा 2 मिलियन टन निर्धारित किया जाए।</p>
9.	<p>घाटशुल्क की गणना के लिए, समान प्रयोजन वाले बाह्य हारबर क्षेत्रों के लिए नियोजित पूँजी पर विचार किया गया है। इसपर पीपीएल द्वारा विवाद किया गया है। संपदा प्रबंधन और टाऊनशिप के रखरखाव के मामले में कोई 'किंड्रो ब्रो क्लो' नहीं है। पीपीएल केपटिव बर्थ के लेखा पर प्रोद्भूत लागतों के ब्योरे भी प्रस्ताव के साथ नहीं भेजे गए हैं।</p>
10.	<p>इस प्रस्ताव में पत्तन की रेलवे गतिविधियों का उपयोग नहीं करने से होने वाले आरोपित अवसर नुकसान पर</p> <p>की लागत शामिल की गई है और हम यह स्पष्ट करना चाहते हैं कि जलयानों से अलग-से वसूल की गई नेविगेशन लागत में समुद्री परिचालनों में शामिल सभी लागत शामिल हैं और निकर्षण लागत शामिल नहीं है।</p> <p>कोई बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं करने के पीपीएल के निवेदन के संबंध में, क्योंकि वे पीपीटी को बर्थ किराया प्रभारों के लिए ₹ 85.66 करोड़ का पहले ही भुगतान कर चुके हैं, औचित्यपरक है। बर्थ पीपीएल के लिए केपटिव नहीं रहा है, पीपीटी अन्य उपयोक्ताओं से बर्थ किराये की वसूली करना जारी रखेगा।</p> <p>पत्तन की गणना के लिए, पीपीटी ने पत्तन की प्रधान गतिविधियों से सृजित आय के आधार पर एफबी-1 में प्रभाजित सभी अप्रत्यक्ष व्ययों को लिया है।</p> <p>पत्तन की प्रधान गतिविधियां हैं:</p> <ul style="list-style-type: none"> कार्गो प्रहस्तन पोत संबंधित रेलवे परिचालन संपदा प्रबंधन <p>उपर्युक्त गतिविधियों में पत्तन की सभी गतिविधियां शामिल हैं। इसलिए, सभी अप्रत्यक्ष लागतों को संदर्भित वर्षों के लिए उपर्युक्त गतिविधियों से सृजित आय के आधार पर प्रभाजित किया गया है।</p> <p>पारादीप पत्तन ने निम्नलिखित कारकों पर उर्वरक बर्थ सं. 1 के लिए 1.5 एमटीपीए के न्यूनतम श्युपुट पर विचार किया है:</p> <ul style="list-style-type: none"> (क). पीपीएल की संयंत्र क्षमता – 1.0 एमटीपीए (ख). सामग्री प्रहस्तन अपेक्षा – 2.0 एमटीपीए <p>न्यूनतम श्युपुट: उपर्युक्त (क) और (ख) की औसत: 1.5 एमटीपीए</p> <p>पारादीप पत्तन के लिए "नियोजित पूँजी" में शामिल हैं:</p> <ul style="list-style-type: none"> बर्थों के लिए नियोजित पूँजी बर्थ के बाहर अन्य परिसंपत्तियों के लिए नियोजित पूँजी <p>इस पैरा – घाटशुल्क/कार्गो संबंधित प्रभार में पीपीएल द्वारा यथा उल्लिखित के बावजूद पीपीएल द्वारा विवाद को सभी गतिविधियों के लिए नियोजित पूँजी को ध्यान में रखे जाने की जरूरत है।</p> <p>करार दिनांक 03.08.1985 द्वारा, पारादीप पत्तन ने पीपीएल को स्पष्ट रूप से अनुमति दी है कि सभी रेलवे सुविधाओं का</p>

विचार किया गया है। खंड 4 में पीपीएल और पीपीटी के बीच करार दिनांक 3.8.1985 इसे स्पष्ट करता है कि जलयानों की उत्तराई और किसी भी तरह, अभियांत्रिक रूप से अथवा हाथों से, कार्गो के परिवहन के लिए उनके द्वारा निर्मित सुविधाओं के प्रबंध की पूरी जिम्मेदारी पीपीएल पर है और पारादीप पत्तन न्यास किसी भी तरह से जिम्मेदार नहीं होगा।

11. संपदा प्रबंधन के लेखा पर राजस्व का नुकसान लागतों में जोड़ा गया है। पीपीएल का प्रस्ताव की इस मद से विवाद है। पीपीएल का पीपीटी की संपदा प्रबंधन गतिविधियों के लेखा पर नुकसान अथवा लाभ से कोई लेनादेना नहीं है।

12. पीपीएल का अपने केपटिव वर्थ में प्रहरित कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभारों में संशोधन के मामले में दावे की मद पर विवाद है।

घाटशुल्क प्रभार जो अभी भुगतान किए जा रहे हैं पारस्ताविक लागतों से पहले ही ज्यादा हैं और आगे कोई ऊर्धमुखी संशोधन औचित्यपूर्ण नहीं है। इसके विपरीत, पीपीएल इस रक्कोर पर दावा कर्तौती के लिए हफकदार है। इफकों के साथ दरों की समनता के लिए दावा भी टेनेवल नहीं है क्योंकि इफकों उनके करार की शर्तों के अधीन शासित है और पीपीएल अपने रखयों के करार के अधीन शासित है। इफकों का दोहराया गया संदर्भ हानिकर है और हमारे करार में बदलाव लाने के लिए लाभग पिछले दरवाजे से प्रवेश का प्रयास है।

13. हमारे करार में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के लिए कोई प्राप्तवान नहीं है और इसलिए हमने इस सुझाव का विरोध किया है। निष्पादन अंकड़े को देखते हुए भी, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि यह मुददा नहीं होगा। हमारे वर्थ के उपयोग के लिए पीपीटी के अनुरोध को सभी अन्य मुददों के समाधान के बाद आगे व्याख्याति करने और वर्धा किए जाने की जरूरत है।

उपर्युक्त के अलावा, पीपीएल इस युक्ति तौर से ध्यान दिलाना चाहेगा। निष्क्रिय गैंगों को नियुक्त करने का अध्यास और निष्क्रिय मजदूरियों का भुगतान पीपीटी द्वारा रोक दिया गया है।

राष्ट्रीय में, पीपीएल के विचार हैं:

(1). जैसाकि पीपीटी द्वारा स्वीकार किया गया है, भुगतान की जाने वाली सभी जरूरतें सही हैं और उनकी अप्रत्यक्ष लागतों/अथवा उपरिव्ययों जमा नियोजित पूँजी पर उपसुक्त प्रतिलाभ का तार्किक हिस्सा है।

(2). इसलिए पीपीटी को पहले अपनी विभिन्न अप्रत्यक्ष लागतें राप्ट करने और आंकड़ों (अर्थात् लेखापरीक्षित शेष पत्रक, लागत लेखापरीक्षक की रिपोर्ट) को तार्कसंगत ढहराने की जरूरत है। सनदी लेखाकार प्रागाणपत्र वैध नहीं है क्योंकि सनदी लेखाकारों का दायरा और नियुक्त करने की शर्तों के बारे में नहीं बताया गया है और आपूर्ति नहीं की गई है। पीपीएल के पास सनदी लेखाकार के साथ बातचीत करने का कोई मौका नहीं था।

सनदी लेखाकार द्वारा प्रभाणित लागत पत्रक सही इकाईयों का भी प्रतिनिधित्व नहीं करता है। उदाहरणार्थ, 2007-08

उपयोग किए बिना कन्वेयर/पाइप लाइनों के भाष्यम से कागी स्थानांतरित किया जाए। इसकी वजह से पत्तन द्वारा सुरित रेलवे सुविधाओं का उपयोग नहीं हो रहा है। इसलिए, अवसर लागत को ध्यान में रखा गया है।

बूकि संपदा गतिविधि पत्तन परिचालनों का अभिन्न अंग है। इसलिए इसे पीपीएल वर्थ के लिए भी प्रभाणित किया जाता है।

पीपीटी द्वारा कोई टिप्पणी नहीं की गई है।

हमारे पत्र दिनांक 25 अगस्त 2009 में अनुलग्नकों की इकाईयों के संबंध में पीपीएल के संदेह के रवाने में, हम वह व्यवहार करना चाहते हैं कि अनुलग्नक-2 और अनुलग्नक-6 के द्वारा कोई रूपयों में हैं, अनुलग्नक-1, 3, 4, 5 एवं 7 के आंकड़े लाख रूपयों में हैं और अनुलग्नक-8 के आंकड़े रूपयों में हैं।

पीपीटी द्वारा अलग-से कोई टिप्पणी नहीं की गई है।

में प्रोटोट्रॉक कुल लागत ₹0 10,016.33 करोड़ प्रमाणित किया गया है जो प्रथम दृष्ट्या अवास्तविक लगता है।
 (3) पहले से प्रभाजित और पत्तन के पीपीएल वर्थ परिचालन से इतर गतिविधियों से वसूल की गई लागतों में कटौती किए जाने की जरूरत है।
 (4). लागतें जो पीपीएल वर्थ (अर्थात रेलवे सुविधाएं, संपदा गतिविधि नुकसान) के लिए अप्रासंगिक हैं, को पूरी तरह से हटाए जाने की जरूरत है।
 (5). गतिविधि विशेष में पीपीटी प्रबंधन द्वारा अपेक्षित प्रयासों के आधार पर प्रभाजित करने के लिए सही नियम स्थापित और लागू किए जाने की जरूरत है।

हमारे पत्र दिनांक 27 अक्टूबर 2009 द्वारा, पीपीटी से कुछ स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्र दिनांक 20 अक्टूबर 2009 द्वारा, पीपीटी ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। पत्तन से मांगे गए और प्राप्त हुए व्यारे नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	पीपीटी द्वारा दिया गया जवाब
1.(x)	पत्र दिनांक 26 मई 2009 में, पीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि पीपीएल के केपटिव वर्थ (एफबी-1) के लिए (i) 1 मार्च 2002 से 31 मार्च 2002 तक (ii) 1 अप्रैल 2002 से 31 मार्च 2005 तक (iii) 1 अप्रैल 2005 से 31 मार्च 2008 तक और (iv) 1 अप्रैल 2008 से आगे के लिए दरें अनुमोदित करें।	तीन पत्रों में से, पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 को अंतिम माना जाए। हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि 1 अप्रैल 1999 से शुरू 3 वर्षों की प्रखंड अवधियों के लिए एफबी-1 की दरें संशोधित करें। प्रत्येक तीन वर्षों में एक बार संशोधन करने की मांग टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है। मध्यरथ के निर्णय दिनांक 27-12-2002 के अनुसार, संयुक्त विद्वान मध्यरथ ने भी पीपीएल की दरों को 1 अप्रैल 1999 से संशोधित करने की सिफारिश की है।
1.(y)	पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 13 जुलाई 2009 में इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि एफबी-1 की दर को 1 मार्च 2002 से संशोधित करे और इफको (एफबी-2) के सम्यक् बनाए। उसमें पत्तन ने उत्तेज्य किया है कि उसे दोई आपत्ति नहीं है यदि अक्टूबर 1993 से प्रचलित पुरानी दरें 22 प्रतरी 2002 तक जारी रखने की अनुमति दी गई है।	कृपया उपर्युक्त दरें दें।
1.(z)	पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 द्वारा, पीपीटी ने (i) 1 अप्रैल 1999 से 31 मार्च 2002 तक (ii) 1 अप्रैल 2002 से 31 मार्च 2005 तक (iii) 1 अप्रैल 2005 से 31 मार्च 2008 तक और (iv) 1 अप्रैल 2008 से आगे अवधियों के लिए एफबी-1 की दरें संशोधित करने का प्रस्ताव दिया है।	कृपया उपर्युक्त दरें।
1.(प्र.)	उक्त तीन मिन्न-मिन्न ज्यों में मिन्न-मिन्न अवधियां दर्शाई गई हैं, इसलिए पीपीटी से अनुरोध है कि वह उस तारीख की पुष्टि करे जिससे इस प्राधिकरण से केपटिव वर्थ (एफबी-1) की दरों को संशोधित किए जाने की अपेक्षा की गई है और स्पष्ट करें कि मिन्न-मिन्न अवधि रुलॉटों के अलावा दरों को संशोधित करना क्यों जरूरी है।	कृपया उपर्युक्त दरें।
2.(क)	पीपीटी के प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2009 के अधीन परिकल्पित अतिरिक्त वार्षिक आय गणना पत्रकों के साथ परिमाणित की जाए।	हमारे प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2009 में परिकल्पित अतिरिक्त वार्षिक आय निम्नवत् परिमाणित की गई है: रु 10 लाखों में
वर्ष	अतिरिक्त आय	
1999-2000	46.09	
2000-2001	13.70	
2001-2002	00.00	
2002-2003	130.06	
2003-2004	161.96	
2004-2005	182.41	
2005-2006	299.95	

		2006-2007	307.25	
		2007-2008	305.53	
		2008-2009	395.71	
		जोड़	1842.66	
2(ख)	प्रशुल्कों के पिछले सामान्य संशोधन में सुविचारित वित्तीय माडल के संदर्भ में राजस्व तटस्थ स्थिति बनाए रखने के लिए, पीपीटी से अनुरोध है कि वह इसकी जाँच करें कि क्या कोई समायोजन उस अतिरिक्त आय, यदि कोई हो, की वजह से उसके दरमान में अन्य घटकों/सेवाओं के लिए प्रशुल्क पर कोई समायोजन किए जाएंगे जो पीपीएल पर प्रस्तावित दरों की वसूली द्वारा सृजित किए जाएंगे।	यदि पीपीएल वर्थ के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है तो यह जरूरी हो जाएगा कि टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार राजस्व तटस्थ स्थिति को बनाए रखने के लिए अन्य घटकों हेतु प्रशुल्क पर समयोजन करने आवश्यक हो जाएंगे। तथापि, ऐसा केवल एफबी-1 वर्थ की दरों के बाद ही निर्धारित किया जा सकता है, टीएमपी द्वारा संशोधित किया गया है। एफबी-1 वर्थ के प्रशुल्क के संशोधन के बाद लेखा पर राजस्व में वृद्धि का प्रभाव पीपीटी के लिए प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के साथ 01-04-2010 से भावी प्रभाव से तटस्थ किया जा सकता है। तदनुसार, पत्तन न्यास 01-04-2010 से देय दरमान के अगले संशोधन में प्रस्ताव दाखिल करेगा।		
3(क)	पीपीएल ने इस प्राधिकरण को संबोधित अपने पत्र दिनांक 4 जुलाई 2009 में (जिसकी प्रति इस कार्यालय पत्र दिनांक 13 जुलाई 2009 द्वारा अस्युक्तियों के लिए पीपीटी को अप्रेषित की गई थी) उल्लेख किया था कि मध्यरथ के निर्णय दिनांक 27 दिसम्बर 2002 को चुनौती देते हुए अपीलीय प्राधिकारी के समक्ष पीपीटी का आवेदन अधिनिर्णय के लिए लंबित है। कृपया बताएं कि यह मामला कैसे आया।	अक्टूबर 1993 से 31 मार्च 1999 तक की अवधि के लिए पीपीएल और पीपीटी के बीच प्रशुल्क विवाद का समाधान संयुक्त मध्यस्थ स्व0 श्री एन.सी. जैन, और तत्कालीन संयुक्त सचिव (विधि), न्याय एवं कर्मनी कर्य मंत्रालय द्वारा किया गया था और 27-12-2002 को फैसला सुनाया गया था। स्व0 श्री जैन के फैसले से असंतुष्ट पीपीटी ने अपीलीय प्राधिकारी, अपर सचिव, विधि एवं न्याय मंत्रालय, नई दिल्ली के समक्ष अपील दाखिल की थी जिसने संयुक्त मध्यरथ, स्व. श्री जैन के निर्णय को बरकरार रखते हुए आदेश पारित किए हैं, पीपीटी अब अपीलीय प्राधिकारी के उक्त निष्णय के विरुद्ध माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय में रिट याचिका दाखिल करने की योजना बना रहा है।		
3(ख)	पीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 4 जुलाई 2009 में भी कहा है कि फैसले को लागू करने के मामले में माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के आदेश भारत के सुप्रीम कोर्ट में विशेष लीब याचिका के माध्यम से चुनौती दी गई है और यह लंबित है। कृपया स्पष्ट करें और वर्तमान स्थिति बताएं।	निष्पादन मामला सं. 3/2003 जिला न्यायधीश, उड़ीसा के आदेशों को बरकरार रखते हुए डब्ल्यूए सं. 109/2005 में आदेश दिनांक 17-3-2009 द्वारा और रिट याचिका सं. 8673/2004 में माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय के आदेशों दिनांक 1-8-2005 के विरुद्ध भारत के उच्चतम न्यायालय के समक्ष पीपीएल द्वारा विशेष लीब याचिका सं. 14001/2009 दाखिल की गई है।		
4	पीपीटी के पत्र दिनांक 25 अगस्त 2009 के अधीन प्राप्त सभी आठ अनुलग्नकों पर सनदी लेखाकार के हस्ताक्षर थे। पीपीटी को सी.ए. के समक्ष वार्षिक लेखों, लेखापरीक्षित रिपोर्टों के रूप में विभिन्न दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने चाहिए जिससे वह विवरणों को प्रमाणित कर सके। आठ अनुलग्नकों में दिए गए व्योरों को सत्यापित करने के लिए इस प्राधिकरण की सहायतार्थ अपेक्षित समर्पक दरस्तावेज प्रस्तुत करें।	पत्तन के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों से संबंधित अपेक्षित समर्थक दस्तावेज भेजे गए हैं।		
5(क)	कृपया पुष्टि करें कि एफबी-1 में प्रहसित वर्ष वार यातायात अलग-से व्यवस्थित किया जा रहा है और इसे पीपीएल द्वारा स्वीकृत किया गया है।	यह पुष्टि की गई है कि एफबी-1 में प्रहसित वर्ष वार यातायात अलग-से व्यवस्थित किया गया है और इसपर पीपीएल द्वारा विवाद नहीं रहा है जैसाकि उन्होंने टीएमपी अनुमोदित दरमान के अनुसार पत्तन को प्रासंगिक प्रभारों का भुगतान किया है।		
5(ख)	2001-02 के दौरान एफबी-1 में प्रहसित यातायात केवल 2.96 लाख टन था जबकि यह अन्य तीन वर्षों में 11.52 लाख टन और 22.14 लाख टन था। वर्ष 2001-02 में एफबी-1 में यातायात में वेहद कमी के कारण स्पष्ट करें।	2001-02 के दौरान, पीपीएल संयंत्र आंतरिक समर्याओं के कारण ज्यादातर बन्द रहा था; इसलिए, 2001-02 के दौरान एफबी-1 वर्थ में प्रहसित मात्रा केवल 2.96 लाख टन थी।		

5(ग).	पीपीटी से अनुरोध है कि वर्षवार निर्धारित क्षमता और समग्र पत्तन की उपयोगिता क्षमता दर्शाएं जो 1998–99 से 2008–09 एफबी–1 है। क्षमता आंकड़े विस्तृत परिकलन द्वारा समर्थित किए जाएं।	सामान्य पत्तन की वर्ष द्वारा निर्धारित क्षमता और 1998–99 से 2008–09 तक उनकी क्षमता उपयोगिता के साथ विवरण नीचे दिए गए हैं:-
		मात्रा मिलियन टनों में
वर्ष	क्षमता	क्षमता उपयोगिता
1997-98	10.90	13.30
1998-99	11.34	13.11
1999-00	12.85	13.64
2000-01	26.20	19.90
2001-02	37.45	21.13
2002-03	38.10	23.90
2003-04	39.00	25.31
2004-05	39.00	30.10
2005-06	51.40	33.11
2006-07	56.00	38.11
2007-08	56.00	42.44
2008-09	71.00	46.41
5(घ).	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्ययों का वर्ष वार ब्रेकअप भेजें।	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्ययों का वर्ष वार ब्रेकअप भेजा गया है।
5(ङ).	वित्त और विविध व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप भेजें।	वित्त और विविध व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप भेजा गया है।
5(च).	कृपया स्पष्ट करें कि संपदा गतिविधि से नुकसान को एफबी–1 में पीपीएल के कार्गो प्रहस्तान के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय व्यय की मद के रूप में क्यों माना जाए। यदि पीपीएल के साथ करार दिनांक 3 अगस्त 1985 इस मामले में कुछ विनिर्दिष्ट करता है तो कृपया उसके ब्यारे प्रस्तुत करें।	चूंकि संपदा गतिविधि पत्तन परिचालनों का अभिन्न अंग है, इसलिए इस संबंध में व्यय को पीपीएल बर्थ में भी प्रभाजित किया गया है।
5(छ).	यह भी स्पष्ट करें कि उपयोग नहीं की गई रेलवे सुविधाओं पर व्यय को पीपीएल द्वारा बांटा जाए। यदि करार दिनांक 3 अगस्त 1985 इस मामले में कुछ विनिर्दिष्ट करता है, तो कृपया उसके ब्यारे भी प्रस्तुत करें।	पीपीएल पत्तन में उपलब्ध रेलवे सुविधाओं का उपयोग किए बिना कच्चेर/पाइप लाइनों के माध्यम से एफबी–1 बर्थ में प्रहस्तित कार्गो स्थानांतरित करता है। पत्तन के सभी व्ययों को पीपीएल सहित सभी पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा आनुपातिक रूप से बांटा जाना चाहिए। इसलिए, अवसर लागत को लेखा में लिया गया है।
5(ज).	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय सिवाय मूल्यहास, वित्त और विविध व्यय सिवाय ब्याज और संपदा गतिविधि से नुकसान को प्रति बर्थ लागत पर पहुंचने के लिए बर्थों की संख्या में समान रूप से वितरित किया गया है। यदि केपटिव बर्थ में संपूर्ण परिचालन अपनी स्वयं की लागतों पर पीपीएल द्वारा किया जाता है तो इस तरीके से वर्थ की लागत पर पहुंचने में स्वामित्व का औचित्य बताएं।	अप्रत्यक्ष लागतें/व्यय, जैसे प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय सिवाय मूल्यहास, वित्त और विविध व्यय सिवाय ब्याज तथा संपदा गतिविधि से नुकसान संपूर्ण पत्तन के प्रबंधन के लिए हैं और एफबी–1 बर्थ सहित बर्थों के सभी उपयोक्ताओं के लिए हैं और इसलिए इसे एफबी–1 बर्थ सहित सभी बर्थों में प्रभाजित किया गया है।
5(झ).	1998–99, 2001–02, 2004–05 और 2007–08 के दौरान एफबी–1 में प्रहस्तित यातायात क्रमशः 11.52 लाख टन, 2.96 लाख टन, 15.96 लाख टन और 22.14 लाख टन था। प्रति टन दर पर पहुंचने के समय, विचारार्थ ली गई यातायात की मात्रा क्रमशः 11.52 लाख टन, 2.96 लाख टन, 15.00 लाखटन और 15.00 लाख टन है। कृपया स्पष्ट करें कि दर से विपरित होने के लिए प्रशुल्क की मात्रा वास्तविक आंकड़ों पर नहीं बनाए रखी गई है।	इफको दरें भेजी गई हैं क्योंकि पीपीएल और इफको वर्थ के परिचालन एक और समान हैं। एफबी–1 वर्थ की दर पर पहुंचने के लिए, 1998–99 से 2006–07 तक संदर्भित सभी वर्थों में, पत्तन ने वास्तविक यातायात अथवा 15 लाख टन, जो भी कम हो, लिया है, यातायात 15.0 लाख टन अथवा कम रहा है सिवाय जहां यह 22.14 लाख टन था। 2007–08 के वास्तविक यातायात को अगले तीन वर्थों के लिए दरें के निर्धारण के रूप में नहीं लिया जा सकता क्योंकि केवल इस वर्थ पीपीएल ने सबसे अच्छा किया था।
5(ञ).	पीपीएल के लिए विपरित दरें चार मिन्न समय रलॉटों के लिए रु 63.88 प्रति टन, रु 315.09 प्रति टन, रु 31.24 प्रति टन और रु 73.91 प्रति टन रही हैं; जबकि इफको के साथ उन्हें मिलाने के लिए प्रस्तावित दरें रु 65 प्रति टन, रु 71.50 प्रति टन, रु 78.65 प्रति टन और रु 86.	एफबी–1 वर्थ की दर पर पहुंचने के लिए, पत्तन ने वास्तविक यातायात अथवा 15 लाख टन, जो भी कम हो, 1998–99 से 2006–07 तक संदर्भित सभी वर्थों के लिए लिया है, यातायात 15.0 लाख टन अथवा कम के स्तर पर रहा है सिवाय 2007–08 के जहां यह 22.14 लाख टन था। इफको की दर

	52 प्रति टन हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि क्यों सभी लागत विवरणों को तैयार किया जाना है यदि पूरा आशय इफको बर्थ के बराबर एफबी-1 के लिए दर निर्धारित की जानी है। कृपया नोट करें कि इस तरीके से प्रस्तावित दरें पीपीटी के विवरण के समान नहीं हैं कि अपने पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 के पैरा 2 द्वारा 'प्रस्तावित संशोधन के लिए प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों' के अनुसार लागत जमा प्रतिलाभ और नियोजित पूँजी आधार पर हैं।	तुलना के लिए दर्शाई गई है और इसे पीपीएल बर्थ के लिए दर निर्धारण हेतु प्रस्तावित किया गया है क्योंकि दोनों वर्षों के परिचालन की प्रकृति एक और समान है।
6.	संपदा आय और संपदा व्यय के अधीन सुविचारित वर्ष वार घटक दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	संपदा आय और संपदा व्यय के अधीन सुविचारित वर्ष वार घटक भेजे गए हैं।
7(क).	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन पर व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	वर्ष वार ब्रेकअप भेजा गया है।
7(ख).	वित्त तथा विधि व्यय पर व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	वर्ष वार ब्रेकअप भेजा गया है।
7(ग).	कृपया स्पष्ट करें कि प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन व्यय, सेवानिवृत्ति लाभ तथा पिछले वर्षों से संबंधित मर्दें (आईआरपीवाई) कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण, पत्तन तथा गोदी प्रभारों एवं रेलवे अर्जनों में कैसे प्रभाजित किया गया है।	ये अप्रत्यक्ष लागतें पत्तन की चार प्रमुख गतिविधियों अर्थात् कार्गो प्रहस्तन, पत्तन एवं गोदी प्रभार, रेलवे अर्जन और संपदा किसायों से अर्जित आय के आधार पर प्रभाजित की गई हैं।
8(क).	प्रत्यक्ष व्ययों का वर्ष वार ब्रेकअप दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	रेलवे गतिविधि से संबंधित प्रत्यक्ष व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप भेजा गया है।
8(ख).	अप्रत्यक्ष व्ययों का वर्ष वार ब्रेकअप दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	रेलवे गतिविधि से संबंधित अप्रत्यक्ष व्यय का वर्ष वार ब्रेकअप चार प्रमुख गतिविधियों से अर्जि आय के आधार और प्रमाणन के आधार पर प्रभाजित किया गया है, कुल अप्रत्यक्ष लागत एवं दस्तावेजी साक्ष्य के ब्योरे भेजे गए हैं।
8(ग).	कृपया यह प्रमाणित करें कि दुसरे दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें कि 1998-99, 2001-02, 2004-05 तथा 2007-08 के दौरान रेलवे यातायात क्रमांक 15.00 मिलियन टन, 15.00 मिलियन टन, 15.00 मिलियन टन और 20.00 मिलियन टन था।	1998-99, 2001-02, 2004-05 और 2007-08 के दौरान प्रहस्तित रेलवे यातायात का दस्तावेजी साक्ष्य भेजा गया है।
8(घ).	कृपया आधार स्पष्ट करें जिसपर पीपीएल यातायात 1998-99, 2001-02, 2004-05 और 2007-08 के दौरान एकसमान रूप से 1.5 मिलियन टन अनुमानित किया गया है।	एफबी-1 के लिए 1.5 एमटीपीए का थ्रुपुट निम्नलिखित कारकों पर विचार करते हुए है: (क). पीपीएल की संयंत्र क्षमता – 1.0 एमटीपीए (ख). सामग्री प्रहस्तन अपेक्षा – 2.0 एमटीपीए न्यूनतम थ्रुपुट: उपर्युक्त (क) और (ख) का औसत: 1.5 एमटीपीए
8(ङ).	कृपया आधार स्पष्ट करें जिसपर पीपीएल द्वारा उपयोग नहीं की गई रेलवे सुविधा की लागत निर्धारित की गई है।	अप्रयुक्त रेलवे सुविधा की लागत पत्तन की रेलवे गतिविधि पर कुल व्यय को लेखा में लेते हुए और पत्तन के कुल रेलवे यातायात के साथ पीपीएल थ्रुपुट के प्रतिशत को लेखा में लेने हुए निर्धारित किया गया है। येहतर समझदारी के लिए इसे निम्नवत् स्पष्ट किया गया है: अप्रयुक्त की लागत – पत्तन की रेलवे गतिविधि पर कुल व्यय X पीपीएल यातायात / रेलवे सुविधा कुल रेलवे यातायात
9(क).	यह अनुमान लगाया गया है कि परिसंपत्ति वार ब्योरो में शामिल "निवल प्रखंड" अर्थात् सकल प्रखंड घटाव मूल्यहास हैं। कृपया पुष्टि करें।	यह पुष्टि की गई है कि अचल परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड अर्थात् सकल प्रखंड घटाव मूल्यहास विवरण में दर्शाया गया है।
9(ख).	कार्य राशियां कार्य प्रगतिधीन हैं दर्शाया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.3 के अनुसार उपर्युक्त प्रगतिधीन है नियोजित पूँजी का भाग नहीं है।	कार्य प्रगतिधीन है को नियोजित पूँजी से अलग किया गया है और संशोधित लागत विवरण संलग्न किया गया है।
9(ग).	यह अनुमान लगाया गया है कि व्योरे गए परिसंपत्ति वार ब्योरे समग्र पत्तन के लिए हैं। पीपीटी ने पत्तन में बर्थों	चौंक बर्थ वार नियोजित पूँजी स्थिति चिह्नित करना सभव नहीं है, इसलिए एक ही विकल्प उपलब्ध है कि कुल नियोजित पूँजी।

	की संख्या द्वारा कुल नियोजित पूँजी को विभाजित करते हुए प्रति बर्थ नियोजित पूँजी निर्धारित की है। चूंकि कार्यवाही एफबी-1 में पीपीएल द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करना है, इसलिए पीपीटी से अनुरोध है कि वह तरीका तर्कसंगत ठहराएं जिसमें एफबी-1 के लिए नियोजित पूँजी निर्धारित की गई है।	को बर्थों की संख्या से विभाजित कर दिया जाए।
9(ध).	एफबी-1 के प्रतिलाभ की दर पर पहुँचने के लिए, वर्ष 1998-99, 2001-02, 2004-05 और 2007-08 के लिए क्रमशः ₹ 0 1223.89 लाख, ₹ 0 1309.62 लाख, ₹ 0 1373.43 लाख और ₹ 0 1385.57 लाख की नियोजित पूँजी सुविचारित की गई है। एजेंडा मद सं. 15 (02)/2009-10 के पैरा 1 के अनुसार, केपटिव बर्थ स्थापित करने की अनुमति लागत ₹ 0 15.50 करोड़ थी। एफबी-1 की पूँजी लागत यहां संदर्भित दस्तावेजों के आधार पर प्रमाणित करें।	मंत्रालय का पत्र दर्शाते हुए पीपीएल बर्थ के लिए भारत सरकार से प्राप्त ₹ 0 15.60 करोड़ के ऋण के समर्थन में कैश वाउचर संलग्न किया गया है। मंत्रालय से प्राप्त पत्र सहित अन्य दस्तावेज अक्टूबर 1999 के महाचक्रवात में गुम हो गए थे।
9(ड).	2004-05 तक 18 प्रतिशत और वर्ष 2007-08 के लिए 16 प्रतिशत प्रतिलाभ की दर लागू करने का आधार कृपया स्पष्ट करें।	2004-05 तक 18 प्रतेशत और उसके बाद 16 प्रतिशत की प्रतिलाभ दर को टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार लेखा में लिया गया है।
10(क).	कृपया पुष्टि करें कि इन अनुलग्नकों में दिए गए व्योरे सिर्फ एफबी-1 से संबंधित हैं।	अनुलग्नकों में दिए गए व्योरे सिर्फ एफबी-1 के लिए हैं।
10(ख).	पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 के साथ पीपीटी ने इस प्राधिकरण को दो अनुलग्नक भेजे थे। अनुलग्नक 1 इससे और अनुलग्नक 7 एफबी-1 के बर्थ किराया प्रभारों से संबंधित पत्र दिनांक 25 अगस्त 2009 से संबंधित है। 1998-99 के लिए निकर्षण अनुरक्षण पर व्यय पूर्व अनुलग्नक में ₹ 0 92.30 लाख दर्शाया गया था जबकि बाद वाले अनुलग्नक में उक्त व्यय ₹ 0 133.58 लाख दर्शाया गया है। 1998-99 के दौसन निकर्षण अनुरक्षण पर किए गए सही व्यय को दस्तावेजी साक्ष्य के साथ पुष्टि करें।	यह पुष्टि की गई है कि वर्ष 1998-99 के लिए निकर्षण अनुरक्षण पर किया गया सही व्यय ₹ 0 133.58 लाख था। लेखापरीक्षित लेखों के प्रासंगिक हिस्सों के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य संलग्न किया गया है।
10(ग).	अनुलग्नक 8 के अनुसार, 31 मार्च 1986 को बर्थ की पूँजी लागत ₹ 0 2296.37 लाख थी। एजेंडा मद सं. 15 (02)/2009-10 के अनुसार, बर्थ की अनुमानित लागत ₹ 0 1550 लाख थी। कृपया इसके शुरुआत किए जाने की तारीख को उर्वरक बर्थ सं. 1 की पूँजी लागत को दस्तावेजी साक्ष्य के साथ पुष्टि करें।	एफबी-1 के निर्माणकी वारतविक पूँजी लागत ₹ 0 2296.37 लाख है। इसे प्रमाणित करते हुए प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों की अनुसूची संलग्न की गई है।
10(घ).	31 मार्च 1986 को बर्थ की पूँजी लागत पूँजी निकर्षण के लिए ₹ 0 107.27 लाख जोड़ने के बाद निर्धारित की गई है। ऐसा लगता है कि भारी निकर्षण बर्थों की कुल संख्या के आधार पर प्रभाजित किया गया है। वर्ष जिसमें भारी निकर्षण किया गया था और एफबी-1 के भारी निकर्षण लागत के प्रभाजन को प्रभाजित करते हुए दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	वित्तीय वर्ष जिसमें एफबी-1 शुरू किया गया था अर्थात वित्तीय वर्ष 1985-86, के अंत में भारी निकर्षण का डब्ल्यूडीवी को लेखा में लिया गया है और बर्थों की कुल संख्या से प्रभाजित किया गया है। भारी निकर्षण लागत के डब्ल्यूडीवी से संबंधित लेखापरीक्षित लेखों के प्रासंगिक हिस्से संलग्न किए गए हैं।
10(ङ).	₹ 0 107.27 लाख की प्रभाजित भारी निकर्षण लागत ₹ 0 85817522 को आठ से विभाजित करते हुए निर्धारित की गई है। कृपया इन आंकड़ों की पवित्रता स्पष्ट करें।	31-03-1986, वर्ष जिसमें एफबी-1 शुरू किया गया था, को भारी निकर्षण लागत का डब्ल्यूडीवी ₹ 0 85817522 है। 31-03-1986 को पत्तन के पास 8 बर्थ थे और एफबी-1 के लिए निकर्षण की लागत पर पहुँचने के लए इस व्यय को 8 बर्थों में प्रभाजित किया गया है।
10(च).	मूल्यहास की परिकलित करने के लिए, बर्थ के जीवनकाल को पिछहतर वर्ष लिया गया है। कृपया इसका आधार भेजें।	मूल्यहास की गणना के लिए, बर्थ का जीवनकाल 75 वर्ष लिया गया है, जोकि मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार है और इसे भेजा गया है।
11(क).	पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 में कहा है कि हालांकि उसने कोई न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट तो	पीपीटी का मत है कि टीएमपी पीपीएल से अनुरोध करे कि वह अपने संयंत्र की क्षमता के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत करे।

	<p>प्रस्तावित नहीं किया है, परन्तु यह प्राधिकरण वर्थ की क्षमता और पीपीएल द्वारा उर्वरक के कच्चे माल की आवश्यकता के मद्देनजर इस निर्धारित करने पर विचार कर सकता है। तथापि, पीपीटी ने वर्थ की क्षमता और पीपीएल द्वारा उर्वरक के कच्चे माल की आवश्यकता नहीं भेजी गई है। कृपया पत्तन के अनुरोध पर विचार करने के लिए अपेक्षित ब्योरे भेजें।</p>	<p>अभियांत्रिक उत्तराई प्रणालियों वाला एफबी-1 वर्थ की कम से कम 1.5 मिलियन टन कार्गो प्रहस्तन क्षमता होनी चाहिए और तदनुसार वार्षिक अधिकतम गारंटीशुदा कार्गो निर्धारित किया जा सकता है।</p>
11(ख)	<p>पीपीएल द्वारा अब तक प्रहस्तित वार्षिक यातायात पर विचार करने के बाद, पीपीटी से अनुरोध है कि वह इसपर पुनर्विचार करे कि क्या कोई न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट निर्धारित करना आवश्यक है।</p>	<p>हाँ, एफबी-1 वर्थ के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट निर्धारित करना आवश्यक है। यदि नहीं, तो यह सही नहीं होगा क्योंकि इसी प्रकार के परिचालनों के साथ समीपवर्ती वर्थ से इफको परिचालन कर रहा है जिसका वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट 2.50 मिलियन टन है।</p>
11(ग)	<p>पीपीटी ने बताया है कि जैसे और जब एफबी-1 खाली/अप्रयुक्त होता है, पत्तन न्यास को यह अनुमति दी जानी चाहिए कि वह इसका इस्तेमाल सामान्य दरमानों पर कार्गो प्रहस्तन/पोत वर्थिंग के लिए वर्थ का उपयोग कर सके। कृपया बताएं कि क्या पूर्वकाल में वर्थ का इस प्रकार से उपयोग किया गया है और यदि हाँ तो पीपीएल और पीपीटी के बीच कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और वर्थ किराया प्रभारों को कैसे बांटा गया था। कृपया यह भी बताएं कि क्या करार दिनांक 3 अगस्त 1985 में ऐसी व्यवस्था के लिए प्रावधान किया गया है।</p>	<p>जैसे और जब यह खाली हो पत्तन द्वारा एफबी-1 वर्थ के उपयोग पर करार में कुछ नहीं कहा गया है। कुछ अवसरों पर पूर्वकाल में पत्तन द्वारा एफबी-1 वर्थ का उपयोग किया गया था, जहां सभी कार्गो संबंधित प्रभार पत्तन द्वारा वसूल किए गए थे और वर्थ किराया प्रभार पीपीएल को भुगतान किए गए थे। यह माडल अनुमोदन के लिए सुविचारित किया जा सकता है।</p>

8. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 9 दिसम्बर 2009 को आयोजित की गई थी। पीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्लाइट प्रस्तुतीकरण दिया था। पारादीप पत्तन न्यास और पारादीप फॉर्सेट लिमिटेड ने अपने-अपने निवेदन रखे थे। संयुक्त सुनवाई का सार निम्नवत् है:

पीपीटी

- (i). हमने 3 वर्षीय प्रशुल्क प्रयोंड के प्रत्येक प्रथम वर्ष के आंकड़ों पर विचार किया था।
- (ii). पत्तन ने विभिन्न अवसंरचनाएं सृजित की हैं और उनमें से कई सभी सुविधाओं के लिए समान हैं। समान लागत को पत्तन के भीतर चलाई जा रही सभी गतिविधियों द्वारा वहन करना चाहिए।
- (iii). पीपीएल ने आरटीआई एकट के तहत बहुत-सी सूचना मांगी थी और हमने उसे भेजी थीं। यदि कुछ और उनके द्वारा अपेक्षित हैं तो हमें उसे उनके साथ बांटने में खुशी होगी।
- (iv). कई क्षेत्रों पर पीपीटी और पीपीएल के बीच मतभेद हैं। टीएएमपी के सामने केवल अप्रैल 1999 के बाद की अवधि के लिए प्रशुल्क है।
- (v). मूल करार में न तो उसमें दी गई विशिष्ट दरों का ब्रेकअप दिया गया है और न ही यह करार प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अंगीकृत की जाने वाली कोई विशेष कार्यपद्धति विनिर्दिष्ट की गई है। हम विभिन्न लागत तत्वों के बारे में नहीं जानते हैं जो प्रारंभिक प्रशुल्क में लिए गए थे।

पीपीएल

- (i). हम सहमत हैं कि टीएएमपी अप्रैल 1999 से देय प्रशुल्क पर न्यायनिर्णय करे।
- (ii). हम करार में उल्लिखित प्रारंभिक प्रशुल्क का लागत ब्रेक अप भेजने में असमर्थ हैं।
- (iii). पीपीटी और इफको के बीच करार हमारे बहुत बाद में हुआ था। पीपीटी द्वारा बाद वाले करार को हम पर थोपने की कोशिश करना तर्कसंगत नहीं है।
- (iv). पीपीटी का प्रस्ताव टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। कई लागत मर्दे जैसे संघदा गतिविधि का घाटा, रेलवे परिचालनों की अवसर लागत, पत्तन अस्पताल, टाऊनशिप आदि हमारे परिचालन के लिए प्रासंगिक नहीं हैं।
- (v). निकर्षण की लागत संरक्षणता और पाइलटेज के पांते परिचालनों के लिए प्रासंगिक व्यय है। निर्धारित वर्थ किराया निर्धारित करने के लिए दोबारा लदाई निकर्षण लागत पत्तन के लिए दोहरा बोझ है।
- (vi). विभिन्न लागतों के आबंटन पर हमारे कोई विशिष्ट सुझाव नहीं हैं। परन्तु हम टीएएमपी से अनुरोध करते हैं कि दिशानिर्देशों के अनुसार केवल प्रासंगिक लागतों और ऐसी लागतों के परिहार्य प्रभाजन पर विचार करें।

9.1. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, पीपीएल से उर्वरक वर्थ सं. 1 की कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं की अभिकल्पित क्षमता भेजने और पिछले तीन वर्षों के लिए अपने लेखापरीक्षित लेखों को प्रस्तुत करने का अनुरोध भी किया गया था। पत्र दिनांक 5 जनवरी 2010 के अधीन, पीपीटी ने वर्ष 2006–07, 2007–08 और 2008–09 के लिए अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखें और तुलन पत्रक भेजे हैं। इसने एफबी-1 कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं की अभिकल्पित क्षमता भी भेजी है जोकि निम्नवत् है:-

(i). द्रव कार्गो (मी०ट०/घंटा)

अमोनिया	: 500
फॉर्स्फेरिक एसिड	: 750
सल्फरिक एसिड	: 300

(ii). ठोस कार्गो (मी०ट०/घंटा)

क्र.सं.	कार्गो	अनलोडर सं.1		अनलोडर सं.2	
		पीक लोड	औसत लोड	पीक लोड	औसत लोड
1.	रॉक फॉर्स्फेट	1300	715	900	600
2.	सल्फर	1500	870	शून्य	शून्य
3.	पोटाश का म्यूरिएट	1000	485	—	—

(अनलोडर सं. 2 सल्फर और पोटाश के म्यूरिएट की उत्तराई के लिए प्रयोग नहीं किए जाते हैं)

9.2. पीपीएल ने पत्र दिनांक 23 दिसम्बर 2009 द्वारा यह भी सूचित किया है कि अगले तीन वर्षों के लिए कम से कम 2 मिलियन मी०ट० कार्गो प्रहसित किए जाने की समावना है जो परिवर्धित परिचालन के साथ लगभग 4 से 5 मिलियन मी०ट० हो जाएगा।

10.1. पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 द्वारा, पीपीटी से विचाराधीन सभी वर्षों के लिए सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त स्थिति के आधार पर क्षमता और समग्र पत्तन एवं एफबी-1 की क्षमता उपयोगिता से संबंधित अलग-अलग ब्योरे भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन से विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रमुख गतिविधियों हेतु प्रशुल्क प्रस्ताव (अंगीकृत आधार के लिए स्पष्टीकरण के साथ उपरिव्याप्ति के आवंटन की अनुमोदित पद्धति का अनुसरण करते हुए) प्रस्तुत करने के लिए निर्धारित प्रोफार्मा में लागत विवरण भेजने का अनुरोध भी किया गया था।

10.2. पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 के अधीन पीपीटी ने निम्नलिखित ब्योरे भेजे हैं:-

विवरण	1998-99	2001-02	2004-05	2007-08
पूँजी लागत का डब्ल्यूडीपी - रु० लाखों में	1987.02	1922.92	1794.73	1698.58
आरओसीई सहित कुल वार्षिक लागत - रु० लाखों में	710.29	924.69	1210.14	1102.93
क्षमता - (मिलियन टन प्रतिवर्ष) मंत्रालय के अनुसार	0.84	1.05	1.30	3.47
घाटशुल्क दर - रु० प्रति टन (क्षमता पर आधारित)	84.56	88.07	93.09	31.78
घाटशुल्क दर - 1.5 मिलियन टन क्षमता प्रतिवर्ष	47.35	61.64	80.67	73.53

10.3. पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 के अधीन, पीपीटी ने इस प्राधिकरण को यह भी सूचित किया था कि इफको द्वारा परिचालित एफबी-2 से एफबी-1 की दरों की तुलना करते हुए संयुक्त सुनवाई के दौरान पीपीएल द्वारा उठाई गई आपत्तियों के मद्देनज़र, पीपीटी के पत्र दिनांक 19 अगस्त 2009 में प्रस्तावित रु० 65.00, रु० 71.50, रु० 78.61 और रु० 86.52 की घाटशुल्क दरों को वापस लिया गया माना जाए।

10.4. पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 में, पीपीटी ने अपना निर्णय दोहराया था कि संपदा विकास के लिए पत्तन द्वारा किए गए व्यय को सभी चौदह बर्थों के उपयोक्ताओं द्वारा वहन किए जाने की जरूरत है। इसपर भी जोर दिया गया है कि चूंकि पत्तन ने सभी पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा उपयोग के लिए विस्तृत रेलवे अवसंरचना विकसित की है, इसलिए सभी उपयोक्ताओं को रेलवे अवसंरचना के विकास की लागत का हिस्सा बांटना होगा भले ही वे इसका वार्तव में उपयोग करते हैं अथवा नहीं।

10.5. चूंकि पीपीएल की संयंत्र क्षमता, पीपीटी के अनुसार, 720000 मी०ट० है, इसलिए संयंत्र की सामग्री प्रहस्तन आवश्यकता इसकी क्षमता की दोगुना होगी और इसलिए एफबी-1 के लिए 1.5 मिलियन टन क्षमता का पत्तन का अनुमान औचित्यपरक है।

10.6. पीपीटी ने पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 में भी दोहराया है कि एफबी-1 का अधिकतम उपयोग वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट को पेश करते हुए ही अर्जित किया जा सकता है।

11.1. पत्र दिनांक 13 जनवरी 2010 द्वारा, पीपीटी ने पत्तन और एफबी-1 की क्षमता और क्षमता उपयोगिता दर्शात् हुए विवरण प्रस्तुत किया है जोकि निम्नवत् है:-

आंकड़े मिलियन टनों में

क्र.सं.	वर्ष	समग्र पत्तन			एफबी-1		
		क्षमता	प्रहस्तित मात्रा	% उपयोगिता	क्षमता	प्रहस्तित मात्रा	% उपयोगिता
1	1998-99	11.34	13.11	115.61	0.84	1.15	136.90
2	1999-00	12.85	13.64	106.15	0.85	1.14	134.12
3	2000-01	26.20	19.90	75.95	0.85	0.77	90.59
4	2001-02	37.45	21.13	56.42	1.05	0.30	28.57
5	2002-03	38.10	23.90	62.73	1.30	1.24	95.38
6	2003-04	39.00	25.31	64.90	1.30	1.41	108.46
7	2004-05	39.00	30.10	77.18	1.30	1.60	123.08
8	2005-06	51.40	33.11	64.42	3.00	2.11	70.33
9	2006-07	56.00	38.52	68.79	3.47	2.25	64.84
10	2007-08	56.00	42.44	75.79	3.47	2.21	63.69
11	2008-09	71.00	46.41	65.37	3.47	1.87	53.89
जोड़			307.57			16.05	

11.2. पीपीटी ने प्रमुख गतिविधियों के लिए वर्ष 1998-99 से 2008-09 के लिए लागत विवरण भी प्रस्तुत किए हैं।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित मुख्य विचारार्थ प्रकट होते हैं:
- (i). पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड (पीपीएल) के बीच दिनांक 3 अगस्त 1985 को एक करार हुआ था जिसमें पीपीएल को उसमें विनिर्दिष्ट दरों के अधीन पीपीटी में वर्ध (एफबी-1) के उपयोग की अनुमति दी गई है। उक्त करार का खंड 1 विनिर्दिष्ट करता है कि प्रारंभिक रूप से विनिर्दिष्ट दरें ऐसे अन्तरालों पर उपयुक्त ढंग से बढ़ाई जा सकती हैं जिसपर दोनों पक्ष समय-समय पर परस्पर रूप से सहमत हों। माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय द्वारा जारी किए गए निदेशों के मद्देनजर दरें निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण के पास पहुंचने से पहले मध्यरथों एवं विभिन्न मुकदमेवाजियों के माध्यम से विवाद के प्रमुख कारणों में से एक परस्पर सहमति नहीं होना है।
 - (ii). सामान्यतः, यह प्राधिकरण पत्तन न्यास के दरमानों में अधिकतम दरें निर्धारित करता है जो उस पत्तन की विभिन्न सेवाओं के प्रावधान और विभिन्न सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभार्य होते हैं। यह प्राधिकरण साधारणतः पृथक दरें निर्धारित करने के लिए द्विपक्षीय करारों से आने वाले किसी वैयक्तिक मामले पर कार्यवाही नहीं करता है। जब तक कि आपवादिक रिप्टिं प्रकट न हो। मौजूदा मामले में, मध्यरथ ने दिसम्बर 2002 में अपने फेसले में निर्णय दिया था कि टीएमपी को 1 अप्रैल 1999 से दरें संशोधित करनी चाहिए। माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय ने भी इस प्राधिकरण को पीपीएल के केपटिव बर्थ के लिए प्रशुल्क निर्धारण संबंधी मामले पर न्यायनिर्णय देने का निर्देश दिया है। यह उल्लेखनीय है कि पीपीटी और पीपीएल सहमत हैं कि केपटिव बर्थ के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 1 अप्रैल 1999 से प्रशुल्क निर्धारित किए जाने चाहिए।
 - (iii). इस प्राधिकरण ने न्यू मैगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में कुछ अनन्य बर्थों के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए हैं जो कुद्रमुख ऑयरन और कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) और मैगलूर रिफाइनरी पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा प्रयुक्त किए जा रहे हैं। दोनों मामलों में, पत्तन और संबद्ध पक्षों के बीच प्रारंभिक करारों में बहुत कार्यपद्धति दी गई है जिसे पत्तन न्यास को पक्षों द्वारा देय दरें निर्धारित करने के लिए अनुसारित की जानी चाहिए। पीपीटी और पीपीएल के बीच करार में इस पहलू पर कुछ नहीं कहा गया है। जब संयुक्त सुनवाई में विशेष रूप से पूछा गया तो दोनों पक्षों ने पुष्टि की है कि वे विभिन्न लागत तत्वों के बारे में नहीं जानते हैं जिनपर प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश मौजूदा पत्तनों और वहाँ पर निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पत्तन-वार लागत जमा प्रतिलाम निर्धारित करते हैं। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों की घोषणा से पहले भी, पत्तन प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए यहीं लागत जमा दृष्टिकोण अनुसारित किया जाता था। पक्षों के बीच कोई राहमत विशिष्ट कार्यपद्धति नहीं होने पर, सामान्य लागत

जमा पद्धति इस मामले में भी अनुसरित किए जाने की जरूरत है। हालांकि पीपीएल ने अपना प्रस्ताव तैयार करने के लिए पीपीटी द्वारा अनुसरित लागत जमा दृष्टिकोण को एक जगह विवादित बना दिया है, परन्तु वह सहमत है कि पीपीटी अप्रत्यक्ष लागत के तार्किक हिस्से की वसूली और प्रासंगिक पूँजी पर उपरिव्यय जमा स्वीकार्य प्रतिलाभ के लिए हकदार है।

इसे देखते हुए, पीपीएल द्वारा प्रहसित उर्वरकों के लिए दरें इफको के लिए निर्धारित दरों के बराबर निर्धारित करने के लिए पीपीटी के प्रारंभिक प्रस्ताव पर सहमत नहीं हुआ जा सकता। इफको द्वारा देय दरें पीपीटी द्वारा एसके साथ किए गए पृथक करार द्वारा शारित हैं। इफको मामले में प्रभार्य दरें मानक प्रशुल्क निर्धारित करने की पद्धति लागू करते हुए तीसरे पक्ष द्वारा निर्धारित नहीं किए जा सकते परन्तु करार द्वारा पक्षों के बीच निर्णय लिया जा सकता है। हम किसी ऐसे अन्य पक्ष को बाध्य नहीं कर सकते जो इफको के करार से अनजान है परन्तु पूर्व करार से बाध्य किए जाने के लिए पीपीटी के साथ पृथक करार भी किया गया हो।

(iv). यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण होगा कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सिद्धांत और दृष्टिकोण बृहत रूप से निर्धारित करते हैं परन्तु प्रासंगिक लागत मध्ये और विभिन्न गतिविधियों के लिए लागत के आवंटन का आधार निर्धारित करने के लिए अनुसरित की जाने वाली कार्यपद्धति बताते हुए लागत विश्लेषण के सूक्ष्म स्तर के बारे में बताया गया है। विभिन्न पत्तन न्यासों की विभिन्न गतिविधियों के बीच लागत का आवंटन का तरीका इजाद किया गया जो उनके दरमान निर्धारित करते समय सभी महापत्तनों में अनुसरित किया गया है।

(v). जैसाकि पहले बताया गया है, केआईओसीएल और एमआरपीएल के साथ एनएमपीटी द्वारा हस्ताक्षरित तत्संबंधी करारों में विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था निर्धारित की गई है। मौजूदा मामले की एमआरपीएल से तुलना करना इसलिए प्रासंगिक प्रतीत नहीं होता है क्योंकि उस मामले में विशेष वित्तपोषण व्यवस्था है और विशिष्ट एस्क्रो खाते का परिणामी परिचालन है जो पीपीएल के मामले में दिखाई नहीं देता है। यह मामला कुछ हद तक लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुटिकाओं के प्रहस्तन के लिए एनएमपीटी और केआईओसीएल के बीच मौजूद व्यवस्था के समान है। उस मामले में निर्धारित कार्यपद्धति भी इस मामले में विशिष्ट है और 1992 में अंतर-मंत्रालयीय वैठक में तैयार की गई थी। तथापि, सुविधाएं और सेवाएं उपलब्ध करवाने की शर्त पीपीएल से तुलनीय नहीं हैं। किन्तु पीपीएल के मामले में जिस हद तक सिद्धांत प्रासंगिक पाया गया उसे इस मामले पर निर्णय लेने के लिए उधार लिया गया है।

(vi). विचार के लिए प्रकट हुए मुख्य मुद्दों में से एक यह है कि प्रशुल्क वास्तविक यातायात अथवा सुविधाओं की अभिकल्पित क्षमता पर विश्वास करते हुए निर्धारित किया जाए। पीपीटी ने 1.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष के यातायात के संदर्भ में अपना प्रस्ताव प्रारंभिक रूप से तैयार किया था। बाद में, यह प्रस्ताव क्षमता पर विचार करते हुए निर्धारित किए जाने की संशोधित किया गया था। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश याताया के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की अपेक्षा करते हैं। क्षमता के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करना निस्संदेह रूप से अच्छी पद्धति है। 2008 में जारी किए गए पीपीपी परियोजनाओं के लिए अद्यतन प्रशुल्क दिशानिर्देश ऐसी कार्यपद्धति अंगीकृत करते हैं। परन्तु क्षमता आधारित प्रशुल्क निर्धारण भविष्य अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु ज्यादा उपयुक्त हो सकता है। मौजूदा मामले में, प्रशुल्क अप्रैल 1999 से पूर्वव्यापी प्रभाव से निर्धारित किया जाना है। यदि इस अवधि के दौरान क्षमता और क्षमता से कम प्रहसित वास्तविक यातायात के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है तो क्षमता गणना के आधार पर आवंटित लागत वास्तविक यातायात और क्षमता के बीच अन्तर की सीमा तक वसूली किए जाने के अधीन रहेगी। करार में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) के अभाव भी क्षमता आधारित पद्धति अंगीकृत करने में रुकावट है।

(vii). पीपीटी ने इस प्राधिकरण से मौजूदा मामले में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट निर्धारित करने का अनुरोध किया है। जैसाकि पीपीएल द्वारा देखा गया है, प्रासंगिक करार न तो कोई एमजीटी निर्धारित करता है और न ही ऐसा विनिर्दिष्ट शामिल करने के लिए कोई प्रावधान किया गया है। किसी भी स्थिति में, इस प्राधिकरण को यह अधिकार नहीं है कि वह पत्तन न्यास की विभिन्न सुविधाओं के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट निर्धारित करे जिसपर निर्णय लाइसेंसिंग करार के हिस्से के रूप में दोनों पक्षों के बीच लिया जाना है और यदि आवश्यक हो तो भारत सरकार का अनुमोदन प्राप्त किया जाए।

(viii). पीपीटी ने वर्ध सं. एफवी-१ में पीपीएल द्वारा प्रहसित कार्गो के लिए वर्ध किराया प्रभाव और घाटशुल्क में संशोधन प्रस्तावित किया है। पीपीटी ने निवेदन किया है कि केपटिव जेटटी में सम्पूर्ण कार्गो प्रहसन एवं परिचालन पीपीएल द्वारा करार के अनुसार किया गया है, इसलिए इस संबंध में पत्तन द्वारा कोई प्रत्यक्ष व्यय नहीं किया गया है। इसलिए, पत्तन संशोधित घाटशुल्क दर पर पहुँचने के समय प्रबंधन और प्रशासन तथा वित्त व्यय एवं नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ से नुकसान और अप्रयुक्त रेलवे सुविधा पर व्यय भी दर पर पहुँचने के समय लागू होते हैं। पीपीएल सेद्धांतिक रूप से सहमत है कि पीपीटी को समान परिसंपत्तियों एवं सुविधाओं के लिए अप्रत्यक्ष व्यय/उपरिव्ययों के लिए क्षतिपूर्ति की जानी चाहिए परन्तु पीपीटी द्वारा परिणित कुछ मदों पर विवाद है और पीपीटी द्वारा अनुसरित आवंटन की पद्धति से असहमत है।

- (ix). यह उद्धरित करते हुए कि संपदा गतिविधि पत्तन परिचालनों का अभिन्न अंग है, पीपीटी ने पीपीएल बर्थ को संपदा गतिविधि से हुए नुकसान को पीपीएल से प्रशुल्क के हिस्से के रूप में इसे वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पीपीएल का इन कारणों से इस मद के समावेश पर विवाद है कि यह पीपीटी की संपदा प्रबंधन गतिविधियों पर नुकसान अथवा लाभ से संबद्ध नहीं है।

इस प्राधिकरण का सदैव यह मानना रहा है कि पत्तन संपदा का सर्वोत्तम रूप से और वाणिज्यिक रूप से दोहन किया जाना चाहिए ताकि संपदा राजस्व से पत्तन की प्रमुख कार्यप्रणाली को सहयोग कर सके। सरकारी निर्देशों के अनुसार, संपदा किराये बाजार दरों के आधार पर निर्धारित किए जाते हैं और पांच वर्षों में एक बार संशोधित किए जाते हैं। ऐसी स्थिति में, यह स्पष्ट नहीं है कि इस गतिविधि से राजस्व घाटे में कमी आएगी, यदि दरें दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित की जाती हैं। तथ्यात्मक रूप से, यह प्राधिकरण पिछले 13 वर्षों से अस्तित्व में आया है, पीपीटी ने संपदा किरायों के संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। यह अपेक्षा करना उपयुक्त प्रतीत नहीं होता है कि पीपीएल उस गतिविधि में घाटे का हिस्सेदार बने, जब निम्नतर दरों का लाभ किसी अन्य व्यक्ति द्वारा उठाया जाता है। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह संपदा गतिविधि को स्व-समर्थित बनाने के लिए तत्काल उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करे। संपदा गतिविधि में घाटे का हिस्सा पीपीएल को आवंटित किए जाने का पीपीटी का प्रस्ताव खारिज किया गया है।

स्टॉफ कर्फार्टरों का व्यय सामान्यतः प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों का भाग होता है। पीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं है कि स्टॉफ कर्फार्टरों के व्यय को प्रबंधन तथा सामान्य व्यय के हिस्से के रूप में लिया गया है अथवा संपदा गतिविधि के तहत शामिल किया गया है। यदि स्टॉफ कर्फार्टरों पर व्यय प्रबंधन तथा सामान्य व्यय का हिस्सा नहीं होता है तो स्टॉफ कर्फार्टरों पर निवल व्यय को परिमाणित किया जाना चाहिए और प्रबंधन तथा सामान्य व्ययों के अधीन लिया जाना चाहिए। एफबी-1 को आर्बाटित किया जाने वाला हिस्सा अन्य प्रबंधन एवं सामान्य व्यय के लिए निर्धारित आधार का अनुसरण करेगा।

- (x). पीपीटी ने यह कहते हुए पीपीएल द्वारा उपयोग नहीं की गई रेलवे गतिविधि पर हुए व्यथों को प्रभाजित किया है कि रेलवे अवसंरचना के विकास की लागत को सभी उपयोक्ताओं को बांटना चाहिए भले ही वे वास्तव में इसका उपयोग करते हैं अथवा नहीं।

पीपीटी और पीपीएल के दोनों हुए करार के अनुसार, पीपीएल किसी भी तरीके, अभियांत्रिक रूप से अथवा मैनुअल रूप से कार्गो की जलयानों से उत्तराई/लदाई, भंडारण, प्रहस्तन तथा परिवहन के लिए उनके द्वारा निर्मित सुविधाओं के प्रबंधन के लिए पूरी तरह से जिम्मेदार है। पीपीटी ने स्वयं स्वीकार किया है कि पीपीएल रेलवे सुविधाओं और अभियांत्रिक रूप से कार्गो को अपने संयंत्र में स्थानांतरित करने में कन्चेयरों का उपयोग नहीं करता है। इसके अलावा, रेलवे गतिविधि अपने आप में एक प्रमुख गतिविधि है और इस गतिविधि से जुड़े व्यय को आवंटनीय उपरिव्यय मद के रूप में नहीं माना जा सकता। इसलिए, पीपीटी का यह दावा उपयुक्त नहीं पाया गया है कि पीपीएल अपने द्वारा उपयोग नहीं की गई सेवाओं के लिए कल्पित अवसर लागत को बांटे और इसे खारिज किया जाना चाहिए।

- (xi). पत्तन न्यास की सभी परिसंपत्तियां सामान्यतः प्रधान राजस्व अर्जन गतिविधियों में एक गतिविधि के रूप में चिह्नित की जाती हैं। इसके अलावा, कुछ समान परिसंपत्तियां (जैसे प्रशासन कार्यालय, भवन आदि) जिनके लिए मूल्यहास प्रबंधन तथा प्रशासन व्ययों के अधीन प्रभारित किया जाता है। ये परिसंपत्तियां भी प्रतिलाभ अर्जित करने के लिए हक्कदार हैं। सभी राजस्व अर्जन थाली गतिविधियों को सृजित समान परिसंपत्तियों के लिए, जो प्रत्यक्ष तौर पर राजस्व अर्जित नहीं करती हैं, योगदान करना चाहिए। ऐसी समान परिसंपत्तियों को चिह्नित किया जाना चाहिए और समान परिसंपत्तियों का लिखित मूल्य (डब्ल्यूडीवी) पत्तन के कुल सकल परिसंपत्ति मूल्य और उसपर प्रतिलाभ के लिए प्रधान गतिविधियों द्वारा रीधे तौर पर बहन किए गए परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के अनुपात से प्रधान गतिविधियों में प्रभाजित किया जाना चाहिए और लागू दरों के रूप में स्वीकृत किया जाना चाहिए। उप गतिविधि में आवंटनीय समान परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ को बाद में चर्चा किए गए आधार का भी अनुसरण करना चाहिए।

- (xii). ऊपर स्पष्ट किए गए रामान्य शिद्वांतों के साथ, लागत के आवंटन के मूददे पर नीचे घर्चा की गई है।

- ### (xiii). प्रहस्तन प्रभार

- (क). पीपीटी ने प्रबंधन तथा प्रशारान व्यय और स्वीकार्य वित्त एवं विविध व्ययों को आय के आधार पर सभी प्रमुख गतिविधियों और कार्गो प्रहरतन गतिविधि से संबंधित आबंटनीय व्ययों को वर्थों की संख्या के आधार पर पीपीएल द्वारा कार्गो गतिविधि में प्रभाजित किया गया है। हालांकि पीपीटी द्वारा अनुसरित समग्र दृष्टिकोण सहमति-योग्य लगता है, परन्तु आबंटन का आधार वैज्ञानिक नहीं पाया गया है। पीपीएल ने भी वर्थों की संख्या के आधार पर अप्रत्यक्ष व्ययों के आबंटन की पद्धति पर आपत्ति की है।

प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप का फार्म 5 में प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों और वित्त एवं विविध व्ययों को प्रमुख गतिविधियों के बीच आवंटित करने की पद्धति वृहत् रूप से निर्धारित की गई है जिसे पीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के स्थान पर अनुसरित किया जा सकता है।

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में ऐसे आवंटित प्रबंधन और प्रशासन व्यय और एफबी-1 में प्रहस्तित वास्तविक टनभार के अनुपात के आधार पर प्रत्येक वर्ष में पत्तन द्वारा प्रहस्तित कार्गो में पीपीएल सुविधा में प्रभाजित किया जाए। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केआईओसीएल के मामले में और एमआरपीएल के मामले में भी, प्रबंधन व्यय का हिस्सा पत्तन की कुल घाट लम्बाई के लिए तत्संबंधी सुविधा की घाट लम्बाई के हिस्से के आधार पर आवंटित किया गया है। परन्तु ऐसा आवंटन मुख्यतः कार्गो के प्रकार और प्रहस्तन कार्यपद्धति की वज्र से विभिन्न वर्थों के आउटपुट में भिन्नता को मान्यता नहीं देता है। परिणामस्वरूप, इसका कार्गो के क्षेत्र विशेष पर बोझ पड़ता है और अभियांत्रिक साधनों द्वारा प्रहस्तित बल्कि घटकों के पक्ष में टिल्ट्स हैं। समान लागतों और उपरिव्यय के पर्याप्त आवंटन को अर्जित करने के लिए, टनभार अनुपात को अंगीकृत करना ज्यादा उपयुक्त है।

(ख). बाह्य हारबर क्षेत्र की समान परिसंपत्तियों के लिए नियोजित पूँजी प्रहस्तन दर निर्धारित करने के समय प्रतिलाभ परिकलित करने के प्रयोजन के लिए सुविचारित की गई हैं। पीपीटी सामान्य तौर पर नियोजित पूँजी के परिकलन में कार्य पूँजी पर विचार नहीं करता है क्योंकि कोई कार्यपूँजी शामिल नहीं होती है क्योंकि केपटिव वर्थ में सम्पूर्ण परियालन पीपीएल द्वारा किए जाते हैं।

पीपीटी इस गतिविधि में आवंटनीय समान परिसंपत्तियों पर लिखित मूल्य पर प्रतिलाभ का दावा करने का हकदार है। ऐसा करते समय, पीपीटी को ऐसी किसी अन्य परिसंपत्तियों का शामिल नहीं करना चाहिए जो कुछ अन्य राजस्व अर्जन वाली गतिविधियों से सीधे तौर पर प्रासंगिक हों। पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, परिसंपत्तियों से संबंधित संपदा और रेलवे से संबंधित परिसंपत्तियां जो पीपीएल गतिविधि के लिए प्रासंगिक नहीं हैं, पर विचार नहीं किया जाना चाहिए। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.3 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य पर प्रतिलाभ स्वीकार्य नहीं हैं।

(ग). यह उद्धरित करते हुए कि नियोजित पूँजी को वर्थ-वार चिह्नित नहीं किया जा सकता, पीपीटी ने वर्थों की संख्या के आधार पर वर्थ सं. एफबी-1 के लिए समान प्रयोजनों हेतु नियोजित पूँजी आवंटित की है।

वर्थ की संख्या के आधार पर समान परिसंपत्ति मूल्य (लिखित) के आवंटन की पद्धति पहले उल्लिखित की तरह उपयुक्त नहीं है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए आवंटित समान परिसंपत्तियों का उल्ल्यूडीवी प्रबंधन और प्रशासन व्यय की वसूली के लिए दिए गए सुझाव के अनुसार टनभार के अनुपात के आधार पर एफबी-1 में आवंटित किया गया है।

(घ). पत्तन ने 18 प्रतिशत की एकसमान दर पर नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ सुविचारित किया है। पीपीएल ने बताया है कि प्रतिलाभ 12 प्रतिशत से 18 प्रतिशत के बीच परिकलित किया जाना चाहिए। यह प्राधिकारण महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारित करते समय 1998-99 से प्रत्येक वर्ष में भिन्न-भिन्न प्रतिशत पर आरओसीई स्वीकृत करता रहा है। इसलिए, आरओसीई अनुवर्ती विश्लेषण में दी गई तालिका में प्रत्येक वर्थ के लिए निर्दिष्ट प्रतिशतों पर परिकलित किया जाना है।

(xiv). वर्थ किराया:

(क). पीपीएल ने टिप्पणी की है कि एफबी-1 के निर्माण के लिए भारत सरकार से पीपीटी द्वारा लिया गया रु 15.60 करोड़ का ऋण पत्तन द्वारा अपी पूर्ण भुगतान किया जाना है। चूंकि पीपीएल करार के अनुसार पीपीटी के निर्धारित वर्थ किराया प्रभारों के लिए रु 30 लाख प्रति माह का भुगतान किया जा रहा है, इसलिए पीपीएल का मत है कि व्याज सहित वर्थ की सम्पूर्ण पूँजी लागत (31 मार्च 1986 को रु 24.03 करोड़) 31 मार्च 1997 तक पीपीएल से वसूल की जानी है और इसलिए इसमें कोई औचित्य नहीं है कि पीपीटी पीपीएल से और ज्यादा वर्थ किराया प्रभार वसूल करता रहे। नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए, निधियों के स्रोत प्रासंगिक नहीं हैं और पीपीटी को पीपीएल द्वारा भुगतान किए गए प्रतिवर्ष निर्धारित वर्थ किराया प्रभारों को किसी ऋण की प्रतिपूर्ति के रूप में विचार नहीं किया जा सकता। पीपीएल का दावा कि निर्धारित वर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाना चाहिए, खारिज की अपेक्षा करता है। पीपीटी की वहियों के अनुसार सुविधा के लिखित मूल्य पर लागू दर पर प्रतिलाभ स्वीकृत किया जाना है।

(ख). निर्धारित वर्थ किराया प्रभार के निर्धारण के प्रयोजन के लिए, पीपीटी ने निकर्षण अनुरक्षण की लागत को शामिल किया है। पीपीएल ने बताया है कि चूंकि निकर्षण लागत नेविगेशन लागत का हिस्सा होता है और पत्तन देयताओं एवं पाइलटेज के रूप में जलयानों से अलग-से वसूल किया जाता है, इसलिए वर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए इसपर विचार नहीं किया जाना चाहिए।

चैनल निकर्षण की लागत पत्तन देयताओं एवं पाइलटेज के रूप में बसूल की जाती है जबकि वर्थ के समीप निकर्षण इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप में दिए गए निर्देशों के अनुसार वर्थ किराये में आवंटनीय है। वर्थ सं. एफबी-1 के समीप निकर्षण के लिए किए गए व्यय की सीमा तक, पीपीटी इसके लिए क्षतिपूरी किए जाने की अपेक्षा करता है। निकर्षण लागत निर्धारित प्रारूप के अनुसार प्रत्येक वर्थ में निकर्षित सिल्ट की मात्रा के आधार पर वर्थों के बीच आवंटित की जानी चाहिए।

(ग). नियोजित पूँजी में भारी निकर्षण का मूल्य भी शामिल है। निकर्षण अनुरक्षण के मामले में दिए गए स्पष्टीकरण के मददेनजर, नियोजित पूँजी में एफबी-1 के समीप किए गए भारी निकर्षण के उल्यूडीयों मूल्य को ही शामिल किया जाए।

(घ). हालांकि पत्तन ने एफबी-1 में कार्गो प्रहस्तन के लिए दर निर्धारित करने हेतु कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के प्रबंधन तथा प्रशासन व्ययों एवं वित्त तथा लिंगिध व्ययों को आवंटित करने का प्रस्ताव किया है, इसने एफबी-1 में कार्गो प्रहस्तन प्रभार परिणामित करने के लिए अप्रत्यक्ष व्यय आवंटित नहीं किए हैं। पोत संबंधित गतिविधि से संबंधित आवंटनीय प्रबंधन तथा प्रशासन व्यय और रखीकार्य एफएई व्यय को सामान्य वर्थिंग गतिविधि में प्रभागित किया जाना चाहिए। वर्थिंग गतिविधि के उपरियोगों का हिस्सा एफबी-1 में प्रहरित पोतों के जीआरटी से एक वर्ष में पत्तन में प्रहरित कुल जीआरटी के आधारपर एफबी-1 में आवंटित किया जाना चाहिए। यही दृष्टिकोण पोत संबंधित गतिविधि से वर्थिंग की उप-गतिविधि से संबंधित समान परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ के आवंटन और वाद में एफबी-1 के मामले में अंगीकृत किया जाना चाहिए।

(ঙ). सामान्यतः वर्थ किराया प्रति जीआरटी ग्राति घंटा आधार पर वसूल किया जाता है। करार मासिक आधार पर दर विनिर्दिष्ट करता है। इसलिए, निर्धारित वर्थ किराये को निर्धारित किए जाने की अनुमति दी गई है।

(চ). पीपीटी ने तत्संबंधी प्रशुल्क चक्र के प्रथम वर्ष के लिए प्राप्त की गई स्थिति पर विश्लेष करते हुए अलग-अलग चक्रों के लिए 1 अप्रैल 1999 से प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क चक्र विनिर्दिष्ट करते हैं और 2005 के दिशानिर्देशों से पहले की अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा दो वर्षों के प्रशुल्क चक्र का अनुसरण किया जाता था। अंतिम प्रशुल्क प्रशुल्क चक्र के प्रत्येक वर्ष की औसत स्थिति के आधार पर निर्धारित किया जाता है। प्रत्येक प्रशुल्क चक्र के फेवल प्रथम वर्ष पर विचार करने के लिए पीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार नहीं है।

मौजूदा मामला वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अप्रैल 1999 से आगे के लिए पूर्ववर्ती अवधि हेतु प्राधिकरण निर्धारित करना है। तीन वर्षों के प्रखंड के लिए प्राप्त की गई औसत स्थिति के आधार पर प्रशुल्क चक्र के प्रखंड के लिए दर निर्धारित करना कोई उपयोगी प्रयोजन पूरा नहीं करता है। ऐसी स्थिति में, लेखा बहियों से आंकड़ों के सत्यापन के लिए सम्पूर्ण प्रक्रिया को आसान बनाने के लिए भी, पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह जल्दी गणनाओं एवं समर्थक दरतावेजों के साथ पूर्ववर्ती अवधि के लिए वर्ष-दर दर प्रस्तावित करे।

(xv). उपर्युक्त चर्चा को एफबी-1 में पीपीएल द्वारा परिचालनों के लिए 1 अप्रैल 1999 से वार्षिक दरों के निर्धारण के लिए अपना प्रत्यावर्त पुनः तैयार करने के लिए पीपीटी द्वारा अंगीकृत किए जाने के लिए नीवे तालिका में रासवद किया गया है।

क. वर्थ किराये का परिकलन

क्र.सं.	विवरण	आवंटन का आधार, यदि कोई हो/ स्पष्टीकरण नहीं
(i).	वर्थ सं. एफबी-1 की पूँजी लागत का मूल्यहास और वर्थ सं. एफबी-1 के समीप निकर्षण की पूँजी लागत।	लेखा बहियों में पत्तन द्वारा अंगीकृत मूल्यहास की दर।
(ii).	अनुरक्षण निकर्षण लागत (वर्थ के समीप यदि वर्थ एफबी-1 के लिए प्रोटमूत किया जाता है)	निकर्षित सिल्ट की मात्रा पर।
(iii).	समान वर्थों पर प्रबंधन तथा प्रशासन व्यय	(क). प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दखिल करने के देश इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के फार्म 5 में निर्धारित आधार का अनुसरण करते हुए प्रभागित ऊंचाने गाती पोत संबंधित गतिविधि के लिए जारी लेखा में प्रतिवेदित आंकड़े।

		(ख). पोत संबंधित गतिविधि से संबंधित आवटनीय प्रवंधन तथा प्रशासन व्यय को फार्म 5 में निर्धारित पद्धति का अनुसरण करते हुए सामान्य बर्थिंग गतिविधि में प्रभाजित किया जाना चाहिए। ऐसे प्रभाजित प्रवंधन तथा प्रशासन व्ययों के हिस्से का जीआरटी अनुपात में वर्थ सं. एफबी-1 में सामान्य बर्थिंग गतिविधि में प्रभाजन।																						
(iv).	वित्त व्यय का आवटन (वर्थ किराये में आवटित ऋण पर व्याज, एकमुश्त व्यय, वीआरएस क्षतिपूर्ति, आदि अतिरिक्त)	उपयुक्त (iii) पर प्रवंधन तथा प्रशासन व्यय के लिए यथा निर्धारित।																						
(v).	नियोजित पूँजी (क). एफबी-1 की वर्थ लागत और वर्थ एफबी-1 के समीप भारी निकर्षण लागत (ख). समान परिसंपत्तियां	प्रत्येक वित्तीय वर्थ की समाप्ति पर वर्थ सं. एफबी-1 की वर्थ लागत का लिखित मूल्य (डब्ल्यूडीवी) जमा वर्थ सं. एफबी-1 के समीप भारी निकर्षण लागत। (क). पत्तन की परिसंपत्तियों के कुल सकल मूल्य में पोत गतिविधि के अधीन परिसंपत्ति के सकल मूल्य के अनुपात पर पोत संबंधित गतिविधि में पत्तन की समान परिसंपत्तियों के डब्ल्यूडीवी का प्रभाजन। (ख). पोत संबंधित गतिविधि के सकल मूल्य में बर्थिंग गतिविधि के सकल परिसंपत्ति मूल्य के अनुपात में सामान्य बर्थिंग गतिविधि में प्रभाजित किए जाने वाली पोत संबंधित गतिविधि में ऐसी प्रभाजित समान परिसंपत्तियों का डब्ल्यूडीवी जीआरटी अनुपात पर वर्थ एफबी-1 में प्रभाजित किया जाना है।																						
	कुल निवल अचले परिसंपत्तियां [(v)क] + (ख)]																							
(vi).	लागू दर पर नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ अर्थात् <table border="1"> <tr> <td>1999-2000</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>2000-01</td> <td>19.5%</td> </tr> <tr> <td>2001-02</td> <td>19.5%</td> </tr> <tr> <td>2002-03</td> <td>18.5%</td> </tr> <tr> <td>2003-04</td> <td>18.5%</td> </tr> <tr> <td>2004-05</td> <td>17.5%</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>16%</td> </tr> </table>	1999-2000	20%	2000-01	19.5%	2001-02	19.5%	2002-03	18.5%	2003-04	18.5%	2004-05	17.5%	2005-06	15%	2006-07	15%	2007-08	16%	2008-09	16%	2009-10	16%	
1999-2000	20%																							
2000-01	19.5%																							
2001-02	19.5%																							
2002-03	18.5%																							
2003-04	18.5%																							
2004-05	17.5%																							
2005-06	15%																							
2006-07	15%																							
2007-08	16%																							
2008-09	16%																							
2009-10	16%																							
(vii).	कुल लागत जमा प्रतिलाभ (i+ii+iii+iv+vi)																							
(viii).	प्रस्तावित निर्धारित वर्थ किराया प्रभार (रु० प्रति माह) [क्र.सं vii/12]																							

(*)जीआरटी अनुपात = वर्थ सं. एफबी-1 में प्रहसित पोतों का वास्तविक जीआरटी

ख. प्रहस्तन प्रभार का परिकलनः

क्र.सं.	मद का विवरण	आवंटन का आधार, यदि कोई हो/स्पष्टीकरण नोट
क.	पत्तन में प्रहस्तित यातायात (लाख टनों में)	वास्तविक
ख.	एफबी-1 में प्रहस्तित यातायात (लाख टनों में)	वास्तविक
ग.	एफबी-1 में आवंटित किए जाने वाली कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण गतिविधियों में आवंटित अप्रत्यक्ष व्ययों की हिस्सेदारी	
(i).	प्रबंधन और सामान्य व्यय	(क). प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के फार्म 5 में निर्धारित आधार का अनुसरण करते हुए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों का प्रभाजन। (ख). टनभार अनुपात में बर्थ सं. एफबी-1 में प्रभाजित की जाने वाली कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में ऐसे प्रभाजित प्रबंधन और प्रशासन व्ययों की हिस्सेदारी (**)।
(ii).	वित्त और विविध व्यय (ऋण पर ब्याज, एकमुश्त व्यय, वीआरएस क्षतिपूर्ति, आदि अतिरिक्त)	उपर्युक्त ग (i) में प्रबंधन और प्रशासन व्यय के लिए यथा निर्धारित।
(iii).	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (क). समान परिसंपत्तियों पर लिखित मूल्य	(क). पत्तन के सकल परिसंपत्ति मूल्य में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की प्रत्यक्ष परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के अनुपात में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में पत्तन की समान परिसंपत्तियों के डब्ल्यूडीवी का प्रभाजन। (ख). टनभार अनुपात पर एफबी-1 गतिविधि में प्रभाजित की जाने वाली कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में ऐसे प्रभाजित समान परिसंपत्तियों का डब्ल्यूडीवी।
	(ख). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (प्रथम तालिका में दिए गए प्रतिलाभ का प्रतिशत)	
(iv).	कुल लागत जमा प्रतिलाभ [i+ii+iii(ख)]	
(v).	प्रस्तावित घाटशुल्क दर ₹० प्रति टन [क्र.सं.iv / ख]	

(**) टनभार अनुपात = बर्थ सं. एफबी-1 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात लाख टनों में

पत्तन द्वारा प्रहस्तित कुल वास्तविक यातायात लाख टनों में

(xvi). पीपीटी वास्तविक लेखापरीक्षित आंकड़ों के आधार पर 1 अप्रैल 1999 से वित्तीय वर्ष 2009-10 तक की अवधि के लिए प्रतिवर्ष बर्थ किराया प्रभार और घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव दाखिल करे।

केआईओसीएल एवं एमआरपीएल के मामले में, पत्तन द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर प्रतिवर्ष दरें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाती हैं। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम घाटशुल्क दर वास्तविक आंकड़ों पर पत्तन द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर उस वर्ष के लिए निर्धारित नहीं की जाती तब तक तत्काल अनुवर्ती वर्ष के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम घाटशुल्क दर लागू है। अंतिम दर के निर्धारण के परिणामस्वरूप, पत्तन और संबद्ध पक्षों के बीच कम/अधिक वसूली की सीमा तक समायोजन किया गया है। वर्तमान मामले में भी, नीचे यथा स्पष्ट किया गया दृष्टिकोण अनुसरित किया जा सकता है:

- (क). तत्काल पूर्ववर्ती वर्ष अर्थात् 2009–10 के लिए निर्धारित वार्षिक अंतिम दर तब तक अनुवर्ती वर्ष अर्थात् 2010–11 के लिए तदर्थ दर के रूप में कार्य करेगी जब तक वर्ष 2010–11 के लिए वास्तविक आंकड़ों को अंतिम रूप नहीं दिया जाता है।
- (ख). पीपीटी को पीपीएल गतिविधि से संबंधित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर और ऊपर निर्धारित दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए वित्तीय वर्ष के अंत में दरों के निर्धारण हेतु प्रतिवर्ष प्रस्ताव दाखिल करना चाहिए।
- (ग). तदर्थ आधार पर की गई बिलिंग इस प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष निर्धारित अंतिम दर के आधार पर समायोजित की जानी चाहिए और कम वसूली अथवा वापसी को पक्षों के बीच समायोजित किया जाए।

13. ऊपर किए गए विश्लेषण के मद्देनज़र, पीपीटी को ऊपर दी गई कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए वर्थ सं. एफबी-1 में आवंटनीय व्ययों पर दोबारा कार्य करने की जरूरत है। ऐसी स्थिति में, पीपीएल द्वारा प्रहसित कार्गो मौजूदा प्रस्ताव में पीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को अनुमोदित नहीं किया जा सकता। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह वास्तविक आंकड़ों के आधार पर और ऊपर स्पष्ट की गई कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए वर्थ 1999–2000 से 2009–10 तक पीपीएल द्वारा परिचालित वर्थ पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए निर्धारित वर्थ किराया प्रभार और घाटशुल्क प्रभार के निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव शीघ्र दाखिल करें। इस प्राधिकरण को अपना प्रस्ताव अग्रेषित करने से पहले, पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह आंकड़ों का सत्यापन करने के लिए पीपीएल को 15 दिनों का समय प्रदान करें।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/10 असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 11th January, 2011

No. TAMP/28A/2009-PPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for revision of tariff for cargo handling by Paradeep Phosphates Limited at Fertilizer Berth No. 1 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/28A/2009-PPT

The Paradip Port Trust (PPT)

....

Applicant

Orissa

(Passed on this 29th day of November, 2010)

The Paradip Port Trust (PPT) had entered into an agreement in August 1985 with the Paradeep Phosphates Limited (PPL) for construction and operation of a captive berth when the PPL was a Public Sector Undertaking. PPT by letter dated 28 September 2005 filed a proposal with this Authority (i) for amendment to the said agreement and (ii) for revision of cargo and berth hire charges and introduction of minimum guarantees etc., stating that PPL ceased to be a PSU in February 2000. It had also brought out that the dispute between PPT and PPL sequel to the revision of cargo related charges in October 1993 was referred to arbitration and an award was pronounced in December 2002. The arbitrator quashed the enhancement of rates from October 1993 and ruled that rates revised by TAMP shall be effective from 1 April 1999 and thereafter. A revision petition was subsequently filed by PPT before the Secretary, Ministry of Law and Justice, GOI.

2. In the general rate revision proposal submitted in September 2005, PPT had proposed charges to be levied for Fertilizer Berths I and II respectively allotted to PPL and IFFCO. PPT was informed that subsequent to the Notification of the revised tariff guidelines dated 31 March 2005, except in the case of authorisation under Section 42 of the MPD Act, 1963, this Authority would not take up individual cases of bilateral agreements which the ports might enter with other organizations for allotment of berths. The Port was also informed that this Authority would henceforth accord approval only to cost based rates for use of different facilities in the Scale of Rates and the ports are at liberty to operate within the ceiling so fixed.

3. A joint hearing on the port's proposal dated 28 September 2005 was held on 4 June 2007 when it came to light that litigation was pending before the Hon'ble Orissa High Court and the Court had passed an interim Order staying the operation of the Arbitration Award. The Port subsequently informed that it would submit a separate proposal after necessary consultation with PPL. It was thereupon decided that till such time an agreed proposal is filed and disposed of by this Authority, the existing arrangement, subject to the Orders by the competent authorities in the litigation between the parties, would apply.

4.1. By its letter dated 26 May 2009 PPT again requested this Authority to revise and equate the rates of the captive berth of PPL to that of IFFCO with a minimum guaranteed throughput clause with effect from 01.03.2002.

4.2. By letter dated 4 June 2009, PPT was addressed as under:

- (i). The Agreement entered between PPT and PPL in August 1985 contains a clause that consolidated cargo charges can be revised only by mutual consent. Further, there is no provision in the Agreement for stipulating any minimum guaranteed throughput.
- (ii). Since PPL is not agreeing for any revision of charges, no proposal with mutual consent could be submitted.
- (iii). For fixing the tariff this Authority is guided by the port-wise cost plus return on capital employed approach. PPT while requesting this Authority to revise and equate the rates of Fertilizer Berth No.1 with that of the Fertilizer Berth No. II

has not furnished any cost justifications for the proposed charges to be levied for both the fertilizer berths.

4.3. By letter dated 5 June 2009 PPT informed this Authority that it had withdrawn the easementary rights granted to PPL by invoking clause 21 of the agreement dated 3 August 1985. PPT requested this Authority to delete from PPT SOR the separate rates prescribed for PPL and to provide for recovery from PPL all the charges -- Cargo handling charges, vessel related charges and right of way charges for the conveyor gallery, pipeline etc -- as applicable to general public.

4.4. PPT was informed vide letter dated 27 July 2009 to detail the revenue implication of levying vessel related charges, cargo related charges and license fees on PPL at par with any other port users availing the port facilities. PPL was further requested to state whether the withdrawal of the easementary rights by invoking the PPT – PPL Agreement dated 3 August 1985 has the approval of the Government of India.

4.5. Aggrieved by the action of PPT to withdraw the easement rights, PPL approached the Hon'ble High Court of Orissa which granted interim stay in the matter. By letter dated 17 July 2009 PPL, forwarded to this Authority a copy of the Order dated 8 July 2009 of the Hon'ble High Court of Orissa. It also stated that PPT's proposal dated 26 May 2009 does not contain the cost based rates and the port has not consulted PPL before submitting the proposal.

4.6. As per the Order dated 8 July 2009 of the Hon'ble High Court of Orissa, this Authority has to approve the rates for captive berth of PPL at Paradip Port preferably within a period of six months from the date of production of a certified copy of the said Order.

5.1. Under letter dated 13 July 2009 PPT submitted a copy of the High Court Order dated 8 July 2009 and requested to revise and equate the rate of the captive berth of PPL to that of IFFCO with a minimum guaranteed throughput clause with effect from 1 March 2002.

5.2. PPT was informed by our letter dated 27 July 2009 that the rates levied by PPT for the captive berth of IFFCO was not cost based but a rate decided by mutual consent of PPT and IFFCO. It was, therefore, advised to file a well analyzed self contained proposal with all the requisite details including cost justification to enable this Authority to fix an appropriate rate for the captive berth of PPL.

5.3. PPT submitted its proposal vide letter dated 19 August 2009 without all the requisite documents. Several supporting documents were received subsequently vide PPT's letter dated 25 August 2009. The salient features of the proposal are as under:-

- (i). Tariff for the Fertilizer Berth No. I (FB-1) is proposed to be revised from 1 April 1999.
- (ii). Tariff for the proposed revision is on cost plus return on capital employed basis.
- (iii). Fixed berth hire charges for FB-1 are proposed at Rs. 39. 20 lac per month at par with captive fertilizer berth No. II used by Indian Farmers Fertilizer Co-operative (IFFCO).
- (iv). For calculation of costs, direct expenses have not been considered. All indirect expenses have been apportioned to the FB-1 on the basis of income generated from the principal activities of the port.
- (v). For calculation of costs, cargo handled at FB-1 is taken at 1.5 Million tons per annum or actual cargo handled whichever is less.
- (vi). For calculation of wharfage of FB-1, the capital employed for common purpose outside harbour area has been considered.

- (vii). Since PPL is not using the railway facilities and the conveyors to transfer cargo mechanically to their plant, the opportunity losses due to non use of these facilities have been considered in the cost sheet.
- (viii). Loss of revenue on account of estate management is also added to the cost sheet.
- (ix). The wharfage proposed for cargo handled by PPL at FB-I is as under:

Volume of Cargo	Wharfage rates for the period (In Rs.)			
	1.4.1999 to 31.03.2002	1.4.2002 to 31.03.2005	1.4.2005 to 31.3.2008	1.4.2008 onwards
Upto 5 lakhs	65.00	71.50	78.61	86.52
5-10 lakhs	55.00	60.50	48.40	53.24
10-15 lakhs	40.00	44.00	48.40	53.24
Above 15 lakhs	25.00	27.50	30.25	33.28

- (x). The above rates are at par with the rates charged in the IFFCO FB-II
- (xi). No annual minimum guaranteed throughput for cargo handled at FB-1 is proposed by PPT. However, the Port has requested TAMP to consider fixing an annual minimum guaranteed throughput taking into consideration the capacity of the berth and requirement of fertilizer raw materials by PPL.
- (xii). Whenever FB-1 is vacant or unutilized, PPT should be permitted to use the berth for handling cargo of other vessels, in which event the cargo charges at the usual scale of rates will accrue to the port and berth hire charges at the usual scale of rates will go to PPL.

5.4. The proposal dated 19 August 2009 from PPT was registered as a tariff case on 4 September 2009. A copy each of the PPT's letters dated 19 August 2009 and 25 August 2009 alongwith their enclosures were forwarded to PPL for remarks.

6. PPL by letter dated 16 October 2009 has offered its comments on PPT's proposal. The said comments were forwarded to PPT for remarks on 19 October 2009. The comments of PPL and the remarks offered thereon by PPT vide letter dated 11 November 2009 are as under:-

Sr. No.	Comments of PPL	Reply given by PPT
1	PPL disputes the claim of PPT that the Tariff for the proposed revision is on cost plus return on capital employed basis as per revised TAMP Guidelines.	The proposal for tariff revision is based on the cost plus return on capital employed, which is as per TAMP guidelines.
2	PPT needs to explain details of various indirect costs given in annexures and also provide proper proof of the numbers used. The method of apportioning indirect costs needs to be logical & scientific. The plea of uniform distribution of cost is not acceptable. (e.g. PPT's efforts in supervising other 13 berths is far more than PPL berth in view of the fact that PPL itself is doing all operations on its berth).	The details of indirect costs given in annexures are purely based on figures taken from audited annual accounts. The indirect cost is for management of the entire port and it has nothing to do with whether the operation of the berth is managed by port or user of captive berth. Since PPT had 13 berths, the indirect cost is apportioned equally.
3	PPT has also failed to consider the initial cost funded directly by Govt. of India on behalf of PPL and the	The initial cost funded by Govt. of India on behalf of PPL has nothing to do with fixation of tariff as initially subsidized rate was

	recoveries already made from PPL's captive berth.	offered for the same.
4	PPT has considered several costs in its computations e.g. 'the maintenance of township, estate management, and non-utilisation of Railway' which are not relevant for PPL berth and cannot be apportioned to PPL.	The cost relating to maintenance of township, estate management, non-utilisation of railway, etc. considered in relation to the operation of the entire port and same is apportioned equally for all berths
5	PPT has considered the rate of return on capital employed at 18% and 16% which looks too high. Generally a rate of 12% is quite reasonable and has been followed in many cases by the Govt. of India when cost based approach has been adopted.	The rate of return of 18% upto 2007 and 16% there after is as per the TAMP guidelines and same should not be disputed.
6	<p>PPT's desire to bring parity in the rates equating PPL with IFFCO does not seem to be based on a sound footing. The fact remains that, the agreement dated 3.8.1985 was executed between two identifiable entities i.e. PPT and PPL on mutually agreed terms within the framework of law and has already been acted upon for about last 25 years. The comparison with another Company like IFFCO with huge time lag between the dates of execution of the agreements, the costs involved and above all the conditions in each agreement are important factors for consideration. Comparison with IFFCO therefore is totally incorrect and unacceptable.</p> <p>In absence of detailed and authentic data the written down value of capital employed as on 31.3.1999 needs to be verified particularly keeping in mind direct funding for PPL project by Government of India.</p> <p>In calculation of fixed berth hire charges, cost of dredging operation is included. Dredging cost, we believe as a part of navigation cost is collected from the ships separately.</p> <p>PPL further submits that, as all fixed costs are more than adequately recovered by PPT as (PPL has already paid Rs. 8566.00 Lakhs towards fixed berth hire charges as per the agreement), there is no basis for levy of berth hire charge on PPL any longer.</p> <p>The reason and basis for putting the cut off date i.e. 02.08.2015 is not</p>	<p>The indirect cost is for management of the entire port and it has nothing to do with whether the operation of the berth is managed by port or user of captive berth.</p> <p>Even though PPL & IFFCO were set up at different times, both the units are similar in nature and PPT has tried to bring parity between applicable rates for both the fertilizer manufacturers.</p> <p>The capital employed as on 31.03.1999 is based on the figures of audited annual accounts.</p> <p>In the calculation of fixed berth hire charges, cost of dredging operation is included and we would like to clarify that navigational cost recovered separately from ships include all cost involved in marine operations and doesn't include dredging cost.</p> <p>With regard to PPL's submission for not levying any berth hire charges as they have already paid Rs. 85.66 crore towards berth hire charges to PPT is illogical. Had the berth not been captive for PPL, PPT would have continued to levy berth hire to other users.</p>

	understood as no explanation is forth coming from PPT.	
7	PPT talks of not considering 'any direct costs'. But as explained in the foregoing, since PPL takes care of all direct costs related to jetty this is how it should be in the proposal, 'Principal activities' of the Port has not been defined. Therefore the claim on the basis of apportionment generated from Principal activities can only be ascertained while taking up the entire activities of the Port. For instance, PPT is also the biggest estate owner in the area and therefore a very significant portion of its indirect costs need to be apportioned to that activity.	<p>For calculation of cost, PPT has taken all indirect expenses apportioned to FB-1 on the basis of income generated from the principal activities of the port.</p> <p>The principal activities of the port are:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cargo handling Vessel related Railway operation Estate management <p>The above activities encompass all activities of port. Hence, all indirect cost has been apportioned on the basis of income generated from above activities for the years under reference.</p>
8	The handling of cargo is taken as 1.5 million ton per annum for calculation of cost. The document annexed to the proposal does not contain any basis to come to such a conclusion. The handling of cargo is dependent on the efficiencies of the berth, productivity and plant operation and uninterrupted supply. We propose that this figure be fixed at 2 million ton.	<p>Paradip Port has considered the minimum throughput of 1.5 MTPA for Fertilizer Berth No.1 on the following factors:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Plant capacity of PPL 1.0 MTPA (b) Materials handling requirement 2.0 MTPA <p>Minimum throughput: average of (a) and (b) above: 1.5 MTPA.</p>
9	For calculation of wharfage the capital employed for common purpose outside harbour areas has been considered. This is disputed by PPL. There is no "Quid Pro Quo" in the case of estate management and maintenance of township. Details of costs incurred on account of PPL captive berth has also not been supplied with the proposal.	<p>"Capital employed" for Paradip Port includes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Capital employed for berths Capital employed for other assets outside the berth <p>Dispute by PPL notwithstanding as pointed out by PPL in this para – wharfage/cargo related charges need to take into account capital employed for all activities</p>
10	The proposal has considered as cost the alleged opportunity loss for non use of railway facilities of Port. The agreement between PPL & PPT dated 3. 8. 1985 at Clause 4 makes it abundantly clear that PPL is completely responsible to manage the facilities built by them for unloading of ships and transportation of cargo in any manner, mechanically or manually, and the	<p>By virtue of the agreement dated 03.08.1985, Paradip Port has implicitly permitted PPL to transfer cargo through conveyor/pipeline without utilizing all railway facilities. This has caused non-utilization of railway facilities created by the Port. Hence, the opportunity cost has been taken into account.</p>

	Paradip Port Trust shall not be responsible in any manner whatsoever. PPL thus is not required to use PPT Railway facility. In view of the above, this claim is totally unacceptable.	
11	The loss of revenue on account of estate management is added to the costs. PPL disputes this item of proposal. PPL has nothing to do with loss or gain on account of estate management activities of PPT.	Since Estate activity is an integral part of the port operations, hence same has been apportioned for PPL berth as well.
12	PPL disputes the item of claim in respect of revision in wharfage charges for the cargo handled in PPL's captive berth. The wharfage charges which are being paid now are already in excess of the actual costs and no further upward revision is justified. On the contrary, PPL is entitled to claim reduction on this score. The claim for parity in rates with IFFCO is also not tenable as IFFCO is governed under the terms of their agreement and PPL is governed under its own agreement. Repeated ref. to IFFCO is mischievous and is almost a back door attempt to bring changes in our agreement.	No comments offered by PPT
13	There is no provision in our agreement for a minimum guaranteed throughput and hence we opposed to this suggestion. Also looking at the performance figure, it can be concluded that this would not an issue. PPT's request for use of our berth needs further elaboration & discussion after resolution of all other issues. In addition to above PPL would like to highlight. The practice of engagement of idle gangs and payment of idle wages be discontinued by PPT.	With regard to PPL's doubt regarding the units of the annexures in our letter dated 25 th August 2009, we would like to clarify that the figures of Annexure -2 & Annexure - 6 are Rs. in crore, the figures of annexure -1, 3, 4 , 5 & 7 are Rs. in lakhs and figures of Annexure – 8 are in Rupees.
14	In summary PPL's views are: 1) As has been admitted by PPT all that needs to be paid to is a fair and logical share of their indirect costs / or overheads plus a reasonable return on capital employed. 2) PPT therefore first needs to explain their various indirect costs and submit proper records to justify the figures (e.g. audited balance sheets, cost auditor's report). The chartered Accountant certificate	No separate comments offered by PPT.

	<p>are not valid since terms of scope and engagement of Chartered Accountants are not known and not supplied. PPL had no chance to interact with the Chartered Accountant.</p> <p>The cost sheet certified by the Chartered Accountant does not even represent proper units. For example the total cost incurred in 2007-08 is certified as Rs. 10,016.33 Crores which appears to be <i>prima facie</i> unrealistic.</p> <ul style="list-style-type: none"> 3) The costs already apportioned and recovered from activities other than PPL berth operation of the Port need to be deducted. 4) Costs that are irrelevant to PPL berth (e.g. Railway facilities, estate activity loss) need to be totally removed. 5) A fair rule for apportioning based on efforts required by PPT management in a particular activity needs to be established and applied. 	
--	---	--

7. By our letter dated 27 October 2009, PPT was requested to furnish certain clarifications. By letter dated 20 November 2009, PPT furnished its comments. The details sought and got from the Port are juxtaposed below.

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Reply given by PPT
1 (a)	In letter dated 26 May 2009, PPT has requested this Authority to approve the rates for the captive berth of PPL (FB-1) (i) from 1 March 2002 to 31 March 2002 (ii) from 1 April 2002 to 31 March 2005 (iii) from 1 April 2005 to 31 March 2008 and (iv) from 1 April 2008 onwards.	Out of the three letters, the letter dated 19 th August 2009 may please be treated as final. We request the Authority to revise the rates of FB-I for block periods of 3 years starting from 1 st April 1999. The revision sought, once in every three years, is as per TAMP guidelines. As per the Arbitration award dated 27.12.2002, the Joint Learned Arbitrator has also recommended revision of rates of PPL from 1 st April 1999.
1 (b)	PPT in its letter dated 13 July 2009 has requested this Authority to revise and equate the rate of the FB-I to that of IFFCO (FB-II) with effect from 1 March 2002. The Port has stated therein that it has no objection if old rates as in vogue from October 1993 onwards are allowed to continue till 28 February 2002	Please see above
1 (c)	By letter dated 19 August 2009,	Please see above

	PPT has proposed to revise the rates of FB – I for the periods (i) from 1 April 1999 to 31 March 2002 (ii) from 1 April 2002 to 31 March 2005 (iii) from 1 April 2005 to 31 March 2008 and (iv) from 1 April 2008 onwards																											
1 (d)	As different periods have been indicated in three different letters, PPT is requested to confirm the date from which it requires this Authority to revise the rates of the captive berth (FB - I) and to explain why it is necessary to revise the rates under different period slots.	Please see above																										
2(a)	The additional yearly income envisaged under PPT's proposal dated 19 August 2009 may please be quantified with working sheets	<p>The additional yearly income envisaged in our proposal dated 19th August 2009 is quantified as under:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: right;">Rs. in.lacs</th> </tr> <tr> <th>Year</th> <th>Additional Income</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1999-2000</td> <td>46.09</td> </tr> <tr> <td>2000-2001</td> <td>13.70</td> </tr> <tr> <td>2001-2002</td> <td>00.00</td> </tr> <tr> <td>2002-2003</td> <td>130.06</td> </tr> <tr> <td>2003-2004</td> <td>161.96</td> </tr> <tr> <td>2004-2005</td> <td>182.41</td> </tr> <tr> <td>2005-2006</td> <td>299.95</td> </tr> <tr> <td>2006-2007</td> <td>307.25</td> </tr> <tr> <td>2007-2008</td> <td>305.53</td> </tr> <tr> <td>2008-2009</td> <td>395.71</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>1842.66</td> </tr> </tbody> </table>	Rs. in.lacs		Year	Additional Income	1999-2000	46.09	2000-2001	13.70	2001-2002	00.00	2002-2003	130.06	2003-2004	161.96	2004-2005	182.41	2005-2006	299.95	2006-2007	307.25	2007-2008	305.53	2008-2009	395.71	Total	1842.66
Rs. in.lacs																												
Year	Additional Income																											
1999-2000	46.09																											
2000-2001	13.70																											
2001-2002	00.00																											
2002-2003	130.06																											
2003-2004	161.96																											
2004-2005	182.41																											
2005-2006	299.95																											
2006-2007	307.25																											
2007-2008	305.53																											
2008-2009	395.71																											
Total	1842.66																											
2 (b)	To maintain a revenue neutral position with reference to the financial model considered in the last general revision of tariffs, PPT is requested to examine whether any adjustments would have to be made on the tariff for other commodities / services in its SOR due to the additional income, if any, that would be generated by levying the proposed rates on PPL.	<p>If the proposal for revision of Tariff for PPL berth is approved it will be necessary to make adjustments on the tariff for other commodities to maintain revenue neutral position as per TAMP guidelines.</p> <p>This, however, can only be ascertained after rates of FB-1 berth is revised by TAMP. The impact of increase in revenue on account after revision of tariff of FB-1 berth can be neutralized prospectively w.e.f. 01.04.2010 along with General Revision of tariff for PPT. The Port Trust would submit a proposal accordingly in the next revision of SOR due from 01.04.2010</p>																										
3 (a)	PPL in its letter dated 4 July 2009 addressed to this Authority (A copy of which was forwarded to PPT for remarks vide this office letter dated 13 July 2009) has stated that the application of PPT before the Appellate Authority challenging the Award dated 27 December 2002 of the Arbitrator is pending for adjudication. Please elucidate how the matter stands.	<p>The tariff dispute between PPL and PPT for the period from October 1993 to 31st March 1999 was adjudicated by a joint arbitrator Late Shri N.C. Jain, and then Joint Secretary (Law), Ministry of Justice & Company Affairs and the award was pronounced on 27.12.2002.</p> <p>Aggrieved by the award of Late Shri Jain, PPT had preferred an appeal before the Appellate Authority, Additional Secretary, Ministry of Law & Justice, New Delhi who has recently</p>																										

		passed orders upholding the award of the joint arbitrator, Late Shri Jain. PPT is now planning to file a Writ petition in the Hon'ble High Court of Orissa against the said order of the Appellate authority.																								
3 (b)	PPL in its letter dated 4 July 2009 has also stated that the Orders of the Hon'ble High Court of Orissa in the matter of execution of the Award has been challenged by way of Special Leave Petition in the Supreme Court of India and it is pending. Kindly elucidate and furnish the present status.	The special leave petition no. 14001/2009 was filed by PPL before the Supreme Court of India against the orders dated 1.8.2005 of Hon'ble High Court of Orissa in Writ petition No 8673/2004 and again vide order dated 17.3.2009 in WA No 109/2005 upholding the orders of the District Judge, Orissa in the execution case no. 3/2003.																								
4	All the eight Annexures received under PPT's letter dated 25 August 2009 bear the signature of a Chartered Accountant. PPT might have submitted to the C.A. various documentary evidences in the form of Annual Accounts, Audit Reports etc to enable him to certify the statements. To enable this Authority to verify the details furnished in the eight Annexures, requisite supporting documents may be submitted.	The requisite supporting documents relating to audited annual accounts of the port are furnished.																								
5 (a)	Kindly confirm that the year wise traffic handled at FB- 1 has been separately maintained and it has been accepted by PPL.	It is confirmed that the year wise traffic handled at FB-1 has been separately maintained and the same has not been disputed by PPL as they have paid the relevant charges to the port as per TAMP approved SOR.																								
5 (b)	The traffic handled at FB-1 during 2001-02 was only 2.96 lakh tonnes, whereas it ranged between 11.52 lakh tonnes and 22.14 lakh tonnes in the other three years. The reasons for the drastic drop in the traffic at the FB-1 in the year 2001-02 may please be elucidated.	During 2001-02, the PPL plant was shutdown for most of the time for internal problems; hence the quantity handled at FB-1 berth during 2001-02 was only 2.96 lakhs tons.																								
5 (c)	PPT is requested to indicate the year wise assessed capacity and capacity utilization of the Port as a whole and that of FB-1 since 1998-99 to 2008-09. The capacity figures may please be supported by detailed computation	<p>The year wise assessed capacity of the port in general and FB-1 in particular along with their capacity utilization from 1998-99 to 2008-09 is furnished below:-</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="3">Qty in M.tonnes</th> </tr> <tr> <th>Year</th> <th>Capacity</th> <th>Capacity utilization</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1997-98</td> <td>10.90</td> <td>13.30</td> </tr> <tr> <td>1998-99</td> <td>11.34</td> <td>13.11</td> </tr> <tr> <td>1999-00</td> <td>12.85</td> <td>13.64</td> </tr> <tr> <td>2000-01</td> <td>26.20</td> <td>19.90</td> </tr> <tr> <td>2001-02</td> <td>37.45</td> <td>21.13</td> </tr> <tr> <td>2002-03</td> <td>38.10</td> <td>23.90</td> </tr> </tbody> </table>	Qty in M.tonnes			Year	Capacity	Capacity utilization	1997-98	10.90	13.30	1998-99	11.34	13.11	1999-00	12.85	13.64	2000-01	26.20	19.90	2001-02	37.45	21.13	2002-03	38.10	23.90
Qty in M.tonnes																										
Year	Capacity	Capacity utilization																								
1997-98	10.90	13.30																								
1998-99	11.34	13.11																								
1999-00	12.85	13.64																								
2000-01	26.20	19.90																								
2001-02	37.45	21.13																								
2002-03	38.10	23.90																								

		2004-05	39.00	30.10
		2005-06	51.40	33.11
		2006-07	56.00	38.52
		2007-08	56.00	42.44
		2008-09	71.00	46.41
5 (d)	The year wise break-up of the management and general administration expenses may be furnished	The year wise break-up of the management and general administration expenses is furnished.		
5 (e)	The year wise break-up of the finance and miscellaneous expenditure may be furnished.	The year wise break-up of the finance and miscellaneous expenses is furnished.		
5 (f)	Kindly elucidate why loss from estate activity has to be considered as an item of expenditure while fixing tariff for cargo handling of PPL at FB-1. If the agreement dated 3 August 1985 with PPL stipulates anything in this respect, the details thereof may please be submitted	Since Estate activity is an integral part of the port operations, the expenditure in this regard has been apportioned for PPL berth as well.		
5 (g)	Also explain why the expenses on unutilized railway facilities have to be shared by PPL. If the agreement dated 3 August 1985 stipulates anything in this respect, the details thereof may please be submitted.	PPL transfers cargo handled at the FB-1 berth through conveyor/pipeline without utilizing the available railway facilities at the port. All expenses of the port have to be shared proportionately by all port users including PPL. Hence, the opportunity cost has been taken into account.		
5 (h)	The management and general administration expenditure excluding depreciation, finance and miscellaneous expenditure excluding interest and loss from estate activity have been evenly distributed amongst the number of berths to arrive at the cost per berth. If the entire operation at the captive berth, FB-I, is carried out by PPL at its own costs, the propriety in arriving at the cost of berth in this manner may please be justified.	The indirect costs/expenses, like management and general administration expenditure excluding depreciation, finance and miscellaneous expenditure excluding interest and loss from estate activity are for management of the entire port and for all users of berths including FB-I berth and hence the same is apportioned to all berths including FB-I berth.		
5 (i)	The traffic handled at FB-1 during 1998- 99, 2001-02, 2004-05 and 2007-08 stood at 11.52 lakh tonnes, 2.96 lakh tonnes, 15.96 lakh tonnes and 22.14 lakh tonnes respectively. While arriving at the rate per tonne, the quantum of traffic taken into consideration is 11.52 lakh tonnes, 2.96 lakh tonnes, 15.00 lakh tonnes and 15.00 lakh tonnes respectively. Kindly clarify why, for deriving the rate, the quantum of tariff has not been maintained at actuals.	The IFFCO rates are furnished since the operation of PPL and IFFCO berth are one and the same. To arrive at the rate of FB-I berth, the port has taken actual traffic or 15 lakh tons, whichever is less since in all the years under reference from 1998-99 till 2006-07, the traffic has been at the level of 15.0 lakh tons or less except for 2007-08 where it stood at 22.14 lakh tons. The actual traffic of 2007-08 can not be taken as a determinant of rates for next three years since only in this year PPL has done extremely well.		
5 (j)	The rates derived for PPL have been Rs. 63.88 per tonne, Rs. 315.09 per tonne, Rs. 81.24 per tonne and Rs. 73.91 per tonne for the four different time slots; whereas the rates proposed to match them with that of IFFCO are Rs. 65 per	To arrive at the rate of FB-I berth, the port has taken actual traffic or 15 lakh tons, whichever is less since in all the years under reference from 1998-99 till 2006-07, the traffic has been at the level of 15.0 lakh tons or less except for 2007-08 where it stood at 22.14 lakh tons. The rate of IFFCO is shown for comparison		

	tonne, Rs. 71.50 per tonne, Rs. 78.65 per tonne and Rs. 86.52 per tonne. It is not clear why at all the cost statements have to be prepared if the sole intention is to fix a rate for FB-1 on par with that of the IFFCO berth. Kindly note that the rates proposed in this manner do not jell well with the statement of PPT that 'the tariff for the proposed revision is on cost plus return and on capital employed basis as per the revised TAMP guidelines' vide para 2 of its letter dated 19 August 2009.	and same is proposed for fixation of rate for PPL berth since the nature of operation of both the berths is one and same.
6	The year wise components considered under estate income and estate expenditure may please be furnished with documentary evidence	The year wise components considered under estate income and estate expenditure is furnished.
7 (a)	The year wise break-up of expenditure on management and general administration may please be furnished with documentary evidence	The year wise break-up is furnished.
7 (b)	The year wise break-up of expenditure on finance and miscellaneous expenditure may please be furnished with documentary evidence.	The year wise break-up is furnished.
7 (c)	Kindly clarify how the management and general administration expenditure, retirement benefit and items relating to previous years (IRPY) have been apportioned under cargo handling and storage, port and dock charges and railway earnings	These indirect costs have been apportioned on the basis of income generated from four principal activities of the port, i.e. Cargo handling, port & Dock Charges, railway earnings and Estate Rentals.
8 (a)	The year wise break-up of direct expenses may please be furnished with documentary evidence.	The year wise break-up of direct expenditure relating to railway activity is furnished.
8 (b)	The year wise break-up of indirect expenses may please be furnished with documentary evidence.	The year wise break-up of indirect expenditure relating to railway activity is apportioned on the basis of income generated from four principal activities and the basis of apportionment, details of total indirect cost and documentary evidence are furnished.
8 (c)	Kindly submit documentary evidence substantiating that the Railway Traffic during 1998 – 99, 2001 – 02, 2004 – 05 and 2007 – 08 stood at 15.00 Million Tonnes, 15.00 Million Tonnes, 15.00 Million Tonnes and 20.00 Million Tonnes respectively.	The documentary evidence of railway traffic handled during 1998-99, 2001-02, 2004-05 and 2007-08 is furnished.
8 (d)	Kindly elucidate the basis on which the PPL Traffic has been uniformly estimated at 1.5 Million Tonnes during 1998 – 99, 2001 – 02, 2004 – 05 and 2007 – 08.	The throughput of 1.5 MTPA for FB-1 is considering on the following factors: (a) Plant capacity of PPL 1.0 MTPA

		(b) Materials handling requirement MTPA	2.0
8 (e)	Kindly justify the basis on which the cost of unutilized railway facility by PPL has been arrived at.	Minimum throughput: average of (a) and (b) above: 1.5 MTPA The cost of unutilized railway facility is arrived by taking into account the total expenditure on railway activity of port and percentage of PPL throughput with that of total railway traffic of port. For better understanding same is explained as follows: $\frac{\text{Cost of un-utilised Railway facility}}{\text{Railway traffic}} = \frac{\text{Total expenditure on railway activity of port}}{\text{Total Railway traffic}} \times \frac{\text{PPL traffic}}{\text{PPL traffic}}$	
9 (a)	It is presumed that the asset wise details included are the "net block" i.e. gross block minus depreciation. Kindly confirm.	It is confirmed that the Net block of fixed assets, i.e. Gross block minus depreciation is shown in the statement.	
9 (b)	Substantial amounts have been shown under work-in-progress. As per clause 2.9.3 of the revised tariff guidelines, work-in-progress will not form a part of capital employed.	The work-in-progress has been excluded from the capital employed and revised cost statement is enclosed	
9 (c)	It is presumed that the asset wise details furnished are for the port as a whole. PPT has arrived at the capital employed per berth by dividing the aggregate capital employed by the number of berths at the Port. Since the exercise is to fix the tariff for the cargo handling by PPL at FB-I, PPT is requested to justify the manner in which the capital employed for FB-I has been arrived at.	Since it is not possible to identify capital employed position berth-wise, the only alternative available is to divide total capital employed with number of berths.	
9 (d)	To arrive at the rate of return of FB-I, the capital employed has been considered at Rs. 1223.89 lakhs, Rs. 1309.62 lakhs, Rs. 1373.43 lakhs and Rs. 1385.57 lakhs respectively for the years 1998 – 99, 2001 – 02, 2004 – 05 and 2007 – 08. As per para 1 of the Agenda Item No. 15 (02)/2009 – 10, the estimated cost of setting up of the captive berth was Rs. 15.50 crores. The capital cost of the FB-1 may please be substantiated on the basis of the documents referred to herein.	The cash voucher in support of loan received from Govt. of India amounting Rs. 15.60 crore towards PPL berth indicating the ministry letter is enclosed. Other documents including the letter from the Ministry have been lost in the super cyclone of October, 1999.	
9 (e)	The basis of applying the rate of return at 18% upto 2004 – 05 and at 16% for the year 2007 – 08 may please be clarified.	The rate of return of 18% upto 2004-05 and 16% thereafter has been taken into account as per the TAMP guidelines.	
10 (a)	Kindly confirm that the details furnished in these Annexures are exclusively for FB-I.		

	exclusively pertaining to FB-1.	
10 (b)	Along with letter dated 19 August 2009, PPT has forwarded two Annexures to this Authority. Annexure 1 hereto and Annexure 7 to letter dated 25 August 2009 pertain to the berth hire charges of FB-I. The expenditure on maintenance dredging for 1998 – 99 shown in the former Annexure is Rs. 92.30 lakhs whereas the said expenditure is shown as Rs. 133.58 lakhs in the later Annexure. Kindly confirm with documentary evidence the correct expenditure incurred on maintenance dredging during 1998 – 99.	It is to confirm that the correct expenditure incurred on maintenance dredging for 98-99 was Rs. 133.58 lakhs. The documentary evidence in the form of relevant extracts of audited accounts is attached.
10 (c)	As per Annexure 8, the capital cost of the berth as on 31 March 1986 stood at Rs. 2296.37 lakhs. As per Agenda Item No. 15 (02)/2009- 10, the estimated costs of the berth was Rs. 1550 lakhs. Kindly confirm with documentary evidence the capital cost of the fertilizer berth No. 1 at its date of commissioning.	The actual capital cost of construction of FB-I is Rs. 2296.37 lakhs. Relevant schedule of audited accounts evidencing the same is attached.
10 (d)	Capital cost of the berth as on 31 March 1986 has been arrived at after adding Rs. 107.27 lakhs towards capital dredging. It appears that the capital dredging has been apportioned on the basis of total number of berths. The year in which the capital dredging was carried out and documentary evidence substantiating the apportionment of capital dredging cost to FB-I may please be furnished	The WDV of capital dredging at the end of the financial year in which FB-I was commissioned, i.e. FY 1985-86 has been taken into account and is apportioned by the total number of berths. The relevant extracts of audited accounts relating to WDV of capital dredging cost are enclosed.
10 (e)	The apportioned capital dredging cost of Rs. 107.27 lakhs has been arrived at by dividing Rs. 85817522 by eight. The sanctity of these figures may please be explained.	The WDV of capital dredging cost as on 31.03.1986, the year in which FB-I was commissioned is Rs. 8,58,17,522. As on 31.03.1986, the port had 8 berths, and the expenditure is apportioned by 8 to arrive the cost of dredging for FB-I.
10 (f)	To calculate the depreciation the life of the berth has been taken as seventy five years. Kindly furnish the basis thereto.	For calculation of depreciation, the life of berth has been taken as 75 years, which is as per the guideline of ministry and same is furnished.
11 (a)	PPT in its letter dated 19 August 2009 has stated that though it has not proposed any minimum guaranteed throughput, this Authority may consider to fix it keeping in view the capacity of the berth and requirement of fertilizer raw materials by PPL. However, PPT has not furnished the capacity of the berth and the requirement of fertilizer raw materials by PPL. The requisite details may be furnished	PPT is of the view that TAMP may request PPL to submit documents in support of their plant capacity. FB-I berth with mechanical unloading systems should have at least 1.5 million ton cargo handling capacity and accordingly the annual minimum guaranteed cargo may kindly be fixed.

	for consideration of the request of the port.	
11 (b)	After considering the traffic per year so far handled by PPL, PPT is requested to reconsider whether it is necessary to fix any minimum guaranteed throughput.	Yes, it is necessary to fix the minimum guaranteed throughput for FB-I berth. If not, it will be unfair since IFFCO operating from an adjacent berth with similar operations has annual minimum guaranteed throughput of 2.50 million tons.
11 (c)	PPT has stated that as and when the FB-1 is vacant/unutilized, the Port trust should be permitted to use the berth for handling cargo/ vessel berthing at the usual scale of rates. Kindly state whether in the past such utilization of the berth has taken place and if so how the cargo handling charges and berth hire charges were shared between PPL and PPT. Also please state whether the agreement dated 3 August 1985 provides for such an arrangement.	Agreement is silent on use of FB-I berth by port as and when it remains vacant. On a few occasions the FB-I berth was utilized by port in the past, where all cargo related charges were recovered by port and berth hire charges were paid to PPL. This model may be considered for approval.

8. A joint hearing in this case was held on 9 December 2009. The PPT made a power point presentation of its proposal. The Paradip Port Trust and the Paradeep Phosphates Limited made their submissions. The gist of the joint hearing held is as under:

PPT

- (i). We have considered the figures for the first year of each of the 3 year tariff block.
- (ii). Port has created different infrastructure and many of them are common to all the facilities. Common cost should be borne by all the activities carried out inside the port.
- (iii). PPL has asked for lot of information under RTI Act and we have furnished them. If anything more is required by them, we will be glad to share with them.
- (iv). There are differences between PPT and PPL on many areas. The reference to TAMP is only with reference to tariff and that too, for the period after 1 April 1999.
- (v). The original contract do not give break up of the rates specified therein nor is the contract specifies any particular methodology to be adopted for determining tariff. We do not know the different cost elements that had gone into the initial tariff.

PPL

- (i). We agree that TAMP should adjudicate upon the tariff payable from April 1999.
- (ii). We are unable to furnish the cost break up of initial tariff mentioned in the contract.
- (iii). The agreement between PPT and IFFCO is much later than ours. PPT is not justified in attempting to enforce a later contract on us.

- (iv). The proposal of PPT does not fit into the TAMP guidelines. Many cost items like deficit of estate activity, opportunity cost of railway operations, port hospital, township, etc. are not relevant to our operation.
- (v). Cost of dredging is expenditure relevant to vessel operations of conservancy and pilotage. Port levies port dues and pilotage on our vessels. Loading dredging cost again to determine fixed berth hire is a double cushion to the port.
- (vi). We don't have any specific suggestion on the allocation of different costs. But, we request TAMP to consider only the relevant costs as per the guidelines and equitable apportionment of such costs.

9.1. As agreed at the Joint hearing, PPL was requested to furnish the designed capacity of the cargo handling facilities of the Fertilizer Berth No. I and also to submit its Audited Accounts for the last three years. Under letter dated 5 January 2010, PPL furnished its audited annual accounts and balance sheets for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09. It also furnished the designed capacity of the cargo handling facilities of the FB-1 as under.

(i). LIQUID CARGO (MT/HOUR)

Ammonia	:	500
Phosphoric Acid	:	750
Sulphuric Acid	:	300

(ii). SOLID CARGO (MT/HR)

Sr. No.	Cargo	Unloader No.1		Unloader No.2	
		Peak Load	Average Load	Peak Load	Average Load
1.	Rock Phosphate	1300	715	900	600
2.	Sulphur	1500	870	Nil	Nil
3.	Muriate of Potash	1000	485	—	—

(Unloader No. 2 is not used for unloading sulphur and Muriate of Potash.)

9.2. PPL vide letter dated 23 December 2009, *inter alia*, informed that it is expected to handle atleast 2 Million MT of cargo for next three years which would go further to about 4 to 5 Million MT with increased operation.

10.1. By letter dated 15 December 2009, PPT was requested to furnish the details pertaining to the capacity and capacity utilisation of port as a whole as well as FB-I separately, for all the years under consideration, based on the position recognised by the Government. Port was also requested to furnish the cost statements in the prescribed proforma for submission of tariff proposal (following the approved method of allocation of overheads with explanation for the basis adopted) for the principal activities for all the years under consideration:

10.2. PPT under letter dated 15 December 2009 furnished the following details:-

Particulars	1998-99	2001-02	2004-05	2007-08
WDV of Capital cost – Rs. In Lakhs	1987.02	1922.92	1794.73	1698.58
Total Annual Cost including ROCE – Rs. In Lakhs	710.29	924.69	1210.14	1102.93

Capacity – (Million Tons per annum) as per Ministry	0.84	1.05	1.30	3.47
Wharfage Rate – Rs. Per ton (based on capacity)	84.56	88.07	93.09	31.78
Wharfage rate – 1.5 million ton capacity per annum	47.35	61.64	80.67	73.53

10.3. Under letter dated 15 December 2009, PPT also informed this Authority that in view of the objections raised by PPL during the joint hearing in comparing the rates of FB-1 with that of FB-2 operated by IFFCO, the wharfage rates of Rs. 65.00, Rs.71.50, Rs.78.61 and Rs. 86.52 proposed in PPT's letter dated 19 August 2009 may be treated as withdrawn.

10.4. In the letter dated 15 December 2009, PPT reiterated its stand that the expenditure spent by Port for estate development needs to be borne by the users of all the fourteen berths. It also stressed that since the port has developed an elaborate railway infrastructure for use by all port users, all the users have to share the cost of development of the railway infrastructure whether they actually use it or not.

10.5. As the plant capacity of PPL is 7,20,000 MT, according to PPT, the material handling requirement of the plant will be twice its capacity and hence the port's projection of 1.5 Million Tonnes capacity for the FB-1 is justified.

10.6. PPT in letter dated 15 December 2009 also reiterated that the maximum realization of FB-1 can be achieved only by introducing annual minimum guaranteed throughput.

11.1. By letter dated 13 January 2010, PPT submitted a statement showing the capacity and capacity utilization of the port and FB-1 as under:-

Figures in Million Tons

Sl. No.	Year	Port as a whole			FB-1		
		Capacity	Quantity handled	% utilisation	Capacity	Quantity handled	% utilization
1	1998-99	11.34	13.11	115.61	0.84	1.15	136.90
2	1999-00	12.85	13.64	106.15	0.85	1.14	134.12
3	2000-01	26.20	19.90	75.95	0.85	0.77	90.59
4	2001-02	37.45	21.13	56.42	1.05	0.30	28.57
5	2002-03	38.10	23.90	62.73	1.30	1.24	95.38
6	2003-04	39.00	25.31	64.90	1.30	1.41	108.46
7	2004-05	39.00	30.10	77.18	1.30	1.60	123.08
8	2005-06	51.40	33.11	64.42	3.00	2.11	70.33
9	2006-07	56.00	38.52	68.79	3.47	2.25	64.84
10	2007-08	56.00	42.44	75.79	3.47	2.21	63.69
11	2008-09	71.00	46.41	65.37	3.47	1.87	53.89
Total			307.57			16.05	

11.2. PPT also submitted cost statements for the years 1998-99 to 2008-09 for the principal activities.

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following points emerges for consideration:

- (i). By virtue of an agreement dated 3 August 1985 signed between the Paradip Port Trust (PPT) and Paradip Phosphate Limited (PPL), the PPL is allowed an exclusive use of a berth (FB-1) at PPT subject to the rates specified therein. Clause 1 of the said agreement specifies that the rates specified initially can be suitably enhanced at such intervals as it would be mutually agreed upon by the parties from time to time. Absence of mutual consent is one of the primary reasons for the controversy traversing through arbitrators and various litigations before reaching this Authority for fixing the rates in view of the directions issued by the Hon'ble High Court of Orissa.
- (ii). Generally, this Authority prescribes ceiling rates in the scale of rates of a port trust which are leviable for provision of different services and use of various facilities of that port. This Authority ordinarily does not take up any individual case arising from bilateral agreements for fixing separate rates, unless exceptional situation is made out. In the instance case, the Arbitrator in his award pronounced in December 2002 ruled that TAMP has to revise the rates with effect from 1 April 1999. The Hon'ble High Court of Orissa has also directed this Authority to adjudicate the matter relating to tariff fixation for the captive berth of PPL. It is noteworthy that both the parties, PPT and PPL agreed that tariff should be fixed by this Authority for the captive berth with effect from 1 April 1999.
- (iii). This Authority has fixed tariff for some of the exclusive berths at New Mangalore Port Trust (NMPT) which are being used by Kudermukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) and Mangalore Refinery Petrochemicals Limited (MRPL). In both the cases the relevant agreements between the port and the concerned parties contain a broad methodology which should be followed for determining the rates payable by the parties to the port trust. The agreement between PPT and PPL is completely silent on this aspect. When specially asked in the joint hearing, both the parties confirmed that they did not know the different cost elements that had gone into the initial tariff which is specified in the agreement itself. Therefore, we do not have the benefit of knowing how the initial tariff was determined. Tariff guidelines of 2005 prescribe a port-wise cost plus return approach for determining tariff of the existing ports and private terminals thereof. Even prior to announcement of the tariff guidelines of 2005, the same cost plus approach was followed for determining the port tariff. In the absence of any specific methodology agreed upon between the parties, the general cost plus method followed needs to be adopted in this case also. Though the PPL has at one place disputed the cost plus approach followed by PPT to formulate its proposal, it has agreed that the PPT is entitled to recover logical share of indirect cost and overhead plus admissible return on the relevant capital.

Viewed from this perspective, the initial proposal of PPT to set the rates for fertilisers handled by PPL at par with the rates prescribed for IFFCO cannot be agreed to. The rates payable by IFFCO are governed by a separate agreement entered by PPT with them. The rates leviable in the IFFCO case are not determined by a third party by applying any standard tariff fixing method but decided among the parties by contract. We cannot compel some other party who is not only a stranger to the contract of IFFCO but also entered into a separate contract with PPT to be bound by the former contract.

- (iv). It may be significant here to point out that the tariff guidelines of 2005 broadly prescribe the principles and approaches to tariff setting but do not go into the

micro level of cost analysis by dictating the method to be followed to determine the relevant cost items and the basis of allocation of cost to different activities. Allocation of cost between various activities of different port trusts has evolved over a period of time and more or less the same approach is followed at all the major ports while fixing their scale of rates.

- (v). As mentioned earlier, a specific tariff setting arrangement is prescribed in the respective agreements signed by the NMPT with KIOCL and MRPL. Comparing the instant case with the MRPL does not appear to be relevant because of the special funding arrangement in that case and the consequent operation of a specific escrow account which do not arise in the case of PPL. This case may be somewhat similar to the arrangement that exists between NMPT and KIOCL for handling iron ore and iron ore pallets. The methodology prescribed in that case is also specific to the case and evolved in an Inter-Ministerial Meeting concluded in 1992. The terms of providing the facilities and services are, however, not comparable with those of PPL. Nevertheless, the principle to the extent found relevant to the case of PPL are borrowed for deciding the matter.
- (vi). One of the main issues which arises for consideration is whether tariff should be fixed relying upon the actual traffic or the designed capacity of the facilities. The PPT initially framed its proposal with reference to traffic which is restricted 1.5 million tonne per annum. Subsequently, the proposal was revised to take into consideration the capacity. The tariff guidelines of 2005 require tariff to be fixed based on traffic. Fixing tariff based on capacity is undoubtedly a sound practice. The recent tariff guidelines for PPP projects issued in 2008 adopt such a methodology. But, capacity based tariff fixation can be more objectively applied for fixing tariff for the future period. In the instant case, the tariff is to be set retrospectively from April 1999. If tariff is fixed based on capacity and actual traffic handled during this period is less than the capacity, then the cost allocated based on capacity calculation will remain under-recovered to the extent of the difference between the actual traffic and the capacity. Absence of Minimum Guaranteed Throughput (MGT) condition in the agreement is also an impediment in adopting a capacity based method.
- (vii). The PPT has requested this Authority to prescribe the Minimum Guaranteed Throughput in the instance case. As observed by PPL, the relevant agreement does not prescribe any MGT nor contains any enabling provision for introduction of such stipulation. In any case, it is not the mandate of this Authority to prescribe Minimum Guaranteed Throughput for different facilities of a port trust which is to be decided between both the parties as the part of licensing arrangement and if necessary, with the approval of the Government of India.
- (viii). The PPT has proposed revision in berth hire charges and wharfage for cargo handled by the PPL at berth No FB1. The PPT has submitted that the entire cargo handling operation at the captive jetty is done by the PPL as per the agreement, hence there is no direct expense incurred by the port in this regard. The port, therefore, proposes to recover only the indirect expense relating the management and administration and finance expense and return on capital employed while arriving at the revised wharfage rate. Apart from that, loss from estate activity and expense on unutilised railway facility are also factored while arriving at the rate. The PPL in principle agrees that the PPT should be compensated for the indirect expense/ overheads for common assets and the facilities but has disputed some of the items reckoned by the PPT and has disagreed with the method of allocation followed by the PPT.

- (ix). Citing that the estate activity is an integral part of the port operations, the PPT has apportioned the loss in the estate activity to PPL berth and proposed to recover it as part of the tariff from the PPL. The PPL has disputed the inclusion of this item on the grounds that it is not concerned with the loss or gain on estate management activities of PPT.

This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. As per the Government instructions, Estate rentals are fixed based on market rates and revised once in five years. That being so, it is not clear how this activity would depict revenue deficit, if the rates are fixed as per the Guidelines. As a matter of fact, in the last 13 years since this Authority came into existence, PPT has not filed any proposal for revision of Estate rentals. It does not appear reasonable to require PPL to bear part of the deficit in the activity, when the benefits of lower rates are enjoyed by somebody else. The PPT is advised to initiate immediate appropriate action to make the estate activity self supporting. The proposal of PPT to allocate part of the deficit in estate activity to PPL is rejected.

The expenditure of staff quarters should generally form part of the management and general overheads. From the proposal filed by the PPT, it is not clear whether the expenditure of staff quarters is captured as part of management and general expense or covered under the estate activity. If the expenditure on staff quarters do not form part of the management and general expense, then the net expenditure on staff quarters may be quantified and taken under Management & General expenses. The share to be allocated to the FB1 will follow the basis prescribed for other management and general expense.

- (x). The PPT has apportioned the expenses incurred on railway activity not utilised by the PPL stating that all the users have to share the cost of development of the railway infrastructure whether they actually use it or not.

As per the agreement entered between the PPT and PPL, the PPL is completely responsible to manage the facilities built by them for unloading/loading onto ships, storage, handling and transportation of cargoes in any manner, mechanically or manually. The PPT itself admits that PPL do not use the railway facilities and the conveyors to transfer cargo mechanically to their plant. Further, Railway activity by itself is one of the Principal activities and the expenses connected with the activity cannot be treated as an allocable overhead item. Hence contention of the PPT requiring the PPL to share the notional opportunity cost for services not availed by them is found to be unreasonable and deserves to be rejected.

- (xi). All the assets of a Port Trust are generally identified with one of the Principal Revenue earning activities. Besides, certain common assets exist (like administrative office, building, etc.) for which depreciation is charged under the head Management and Administration expenses. These assets are also entitled to earn return. All revenue earning activities should contribute towards common assets created which are not directly earning revenue. Such common assets should be identified and the Written Down Value (WDV) of common assets must be apportioned to the principal activities on the ratio of gross value of the assets borne directly by the principal activities to the total gross assets value of the port and return thereon should be allowed at the applicable rates. The return on common assets allocable to the sub activity should also follow the basis discussed later.

- (xii). With the general principles elaborated above, the issue of allocation of cost is discussed below.
- (xiii). Handling charges :

(a). The PPT has apportioned management and administration expenses and the admissible finance and the miscellaneous expenses to all the principal activities on the basis of the income and the allocable expenses pertaining to the cargo handling activity is apportioned to the cargo activity by the PPL based on the number of berths. Though the overall approach followed by the PPT seems to be agreeable, the basis of allocation is not found to be scientific. The PPL has also objected to the method of allocation of the indirect expenses based on the number of berths.

Form 5 of the format prescribed by this Authority for filing tariff proposals broadly prescribes the method of allocation of management and general overheads and the finance and miscellaneous expenses between principal activities which can be followed instead of the approach adopted by PPT.

Management and administration expense and the FME so allocated to the cargo handling activity may be apportioned to the PPL facility based on the ratio of the actual tonnage handled at the FB1 to the total volume of cargo handled by the port in each of the years. It is relevant to state here that in case of KIOCL and also in case of MRPL, the share of management expense is allocated based on the share of wharf length of the respective facility to the total wharf length of the port. But, such an allocation does not recognise the difference in the output of different berths mainly due to type of cargo and handling methodology. Consequently, it burdens certain segment of cargo and tilts in favour of bulk commodities handled by mechanised means. In order to achieve equitable allocation of common costs and overhead, it is more appropriate to adopt tonnage ratio.

(b). The capital employed for common assets outside harbour area are considered for the purpose of computing return while determining the handling rate. The PPT has not considered working capital in computation of capital employed probably because no working capital is involved as the entire operations at the captive berth is carried out by PPL.

The PPT is entitled to claim return on written down value on common assets allocable to this activity. While doing so, the PPT should not include any other assets which are directly relevant to some other revenue earning activities. For reasons explained earlier, the estate related assets and railway related assets which are not relevant to the PPL activity should not be considered. Also, return is not admissible on work-in-progress as per Clause 2.9.3. of the tariff guidelines.

(c). Citing that the capital employed cannot be identified berth-wise, the PPT has allocated the capital employed for common purposes to berth no. FB1 based on number of berths.

The method of allocation of common asset value (written down) based on number of berth is not appropriate as stated earlier. The WDV of common assets allocated to the cargo handling activity is to be

237 9/11-6

allocated to the FB1 based on the ratio of tonnage as suggested for recovery of management and administration expense.

(d). The Port has considered return on capital employed at uniform rate of 18%. The PPL has stated that the return should be computed at 12% to 18%. The Authority has allowed ROCE at different percentage in each of the years since 1998-99 while determining the tariff of Major Port Trusts. The ROCE is, therefore, to be computed at the percentages indicated for each of the years in the table given in the subsequent analysis.

(xiv). Berth Hire :

(a). PPL has argued that the loan of Rs.15.60 crores taken by PPT from Government of India towards construction of the FB-1 has since been repaid in full by the port. Since PPL has been paying Rs.30 lakhs per month towards fixed berth hire charges to PPT as per the Agreement, PPL is of the view that the entire capital cost of the berth (Rs.24.03 crores as on 31 March 1986) alongwith interest would have been recovered from PPL by 31 March 1997 and hence there is no justification in PPT recovering the berth hire charges from PPL any more. As for allowing return on capital employed, the sources of funds are not relevant and the yearly fixed berth hire charges paid by PPL to PPT can in no way be considered as a reimbursement of any loan, the contention of PPL that no fixed berth hire charges should be levied any more deserves out right rejection. Return is to be allowed at the applicable rate on the written down value of the facility, as per the books of PPT.

(b). For the purpose of determining fixed berth hire charge, the PPT has included the cost of maintenance dredging. The PPL has stated that since the dredging cost forms part of navigation cost and is collected from the ships separately in form of the port dues and pilotage, it should not be considered for determining the berth hire charge.

The cost of channel dredging is recovered by way of port dues and pilotage whereas the dredging along side the berth is allocable to the berth hire as per the instructions given in the format prescribed by this Authority. To the extent of expenditure incurred for dredging alongside the berth No.FB1, PPT deserves to be compensated for the same. The dredging cost should be allocated between the berths based on the quantum of silt dredged at each of the berths as per the format prescribed.

(c). The capital employed includes value of capital dredging also. In view of the explanation given in case of the maintenance dredging, the capital employed should include only the WDV value of capital dredging done alongside FB1.

(d). Whilst the port has proposed to allocate the Management and Administration Expenses and the Finance and Miscellaneous Expense of the cargo handling activity to determine the rate for handling cargo at FB1, it has not allocated indirect expenses for working out the berth hire charge of FB1. The allocable management and the administration expense and the admissible FME expense pertaining to vessel related activity should be apportioned to the general berthing activity. The share of overheads of the berthing activity should be allocated to FB1 on the basis of GRT of vessels handled at FB1 to the total GRT handled in the port in a year. The same approach should be adopted

in respect of allocation of return on common assets pertaining to Vessel Related activity to the sub-activity of berthing and then to the FBI.

- (e). Normally, berth hire is recovered on per GRT per hour basis. The agreement specifies the rate on a monthly basis. Hence, fixed berth hire is allowed to be prescribed.
- (f). The PPT has proposed tariff w.e.f 1 April 1999 for individual cycles relying upon the position obtained for the first year of the respective tariff cycle. The tariff guidelines of 2005 stipulate three years tariff cycle and for the period prior to the 2005 guidelines two years tariff cycle was followed by this Authority. The final tariff is determined based on the average position of each of the years in tariff cycle. The approach adopted by PPT to consider only the first year of each tariff cycle is not in line with the general approach followed.

The instant case is to determine the tariff for the past period from April 1999 onwards based on the actuals. Determining the rate for the block of the tariff cycle based on the average position obtained for the block of three years may not serve any useful purpose. That being so, and also to make the entire process simple and easier for verification of figures with the books of accounts, the PPT is advised to propose year-wise rate for the past period with necessary calculations and supporting documents.

- (xv). The discussion above is summarised in the table below for adoption by the PPT for reformulation its proposal for fixation of annual rates for operations by PPL at FB1 w.e.f. 1 April 1999.

A. Computation of Berth Hire

Sr. No.	Particulars	Basis of allocation, if any/ Explanation note
(i).	Depreciation on Capital cost of berth no.FB1 and capital cost of dredging along side berth no FB1.	Rate of depreciation adopted by the port in the books of accounts
(ii).	Maintenance Dredging cost (along side the berth if incurred for berth FB1)	On the quantum of silt dredged.
(iii).	Management and Administration Expense on common expenses	<p>(a).The actuals reported in Annual Accounts to the vessel related activity to be apportioned following the basis prescribed in Form 5 of the format prescribed by this Authority for filing the tariff revision proposal.</p> <p>(b). Allocable management and the administration expense pertaining to vessel related activity should be apportioned to the general berthing activity following the method prescribed in Form 5.</p> <p>Apportion the share of management and administration expenses so apportioned to general berthing activity to berth No FB1 in the GRT Ratio.</p>

(iv).	Allocation of Finance Expense (excluding interest on loan, one time expenses, VRS compensation, etc. allocated to the berth hire)	As prescribed for management and administration expense at (iii) above.
(v).	Capital Employed	
	(a). Berth cost of FB1 and the capital dredging cost along side berth FB1	Written Down Value (WDV) of Berth Cost of Berth no FB1 plus the capital dredging cost along side berth no FB1 at the end of each financial year
	(b). Common assets	<p>(a) Apportion the WDV of common assets of the port to the vessel related activity on the ratio of gross value of asset under the vessel activity to the total gross value of assets of the port.</p> <p>(b). The WDV of common assets so apportioned to the vessel related activity to be apportioned to general berthing activity in the ratio of gross asset value of berthing activity to the gross value of the vessel related activity. The WDV of common assets apportioned to general berthing activity is to be apportioned to berth FB 1 on the GRT ratio.</p>
	Total Net Fixed Assets [v(a) + (b)]	
(vi).	Return on Capital Employed at the applicable rate i.e.	
	1999-2000	20%
	2000-01	19.5%
	2001-02	19.5%
	2002-03	18.5%
	2003-04	18.5%
	2004-05	17.5%
	2005-06	15%
	2006-07	15%
	2007-08	16%
(vii).	Total Cost Plus Return (i+ii+iii+iv+vi)	
	Proposed fixed berth hire charge (Rs. per month) [Sr no.vii/12]	

(*GRT ratio = Actual GRT of the vessels handled at berth No FB1

Total actual GRT of vessels handled by port

B. Computation of Handling Charge:

Sr. No.	Particulars of item	Basis of allocation, if any/ Explanatory note
A.	Traffic handled at the port (in lakhs tonnes)	Actuals
B.	Traffic handled at FB1 (in lakh tonnes)	Actuals
C.	Share of indirect Expenses allocated to cargo handling and storage activities to be allocated to the FB1	
(i).	Management and general Expenses	(a). Apportion the actuals reported in Annual Accounts to the cargo handling activity following the basis prescribed in Form 5 of the format prescribed by this Authority for filing the tariff revision proposal. (b). Share of management and administration expenses so apportioned to cargo handling activity to be apportioned to berth No. FB1 in the Tonnage Ratio (**)
(ii).	Finance and Miscellaneous Expense (excluding interest on loan, one time expenses, VRS compensation, etc.)	As prescribed for management and administration expense at C (i) above.
(iii).	Return on Capital Employed	
	(a). Written down value on common assets	(a). Apportion WDV of common assets of the port to the cargo handling activity in the ratio of gross value of direct assets of the cargo handling activity to gross asset value of the port. (b). WDV of common assets so apportioned to the cargo handling activity to be apportioned to FB1 activity on the Tonnage Ratio
	(b). Return on Capital Employed (at % of return given in the first table)	
(iv).	Total Cost Plus Return [i+ii+iii(b)]	
(v).	Proposed wharfage rate Rs. per Tonne [Sr. no.iv / B]	

(**)Tonnage ratio = Actual Traffic handled in lakh tonnes at berth No FB1

Total actual traffic handled by port in lakh tonnes

- (xvi). The PPT may file the proposal for fixation of berth hire charge and wharfage charge annually for the period from 1 April 1999 till the financial year 2009-10 based on actual audited figures.

In the case of the KIOCL as well as MRPL the rates are approved by this Authority annually based on the actuals furnished by the port. The final wharfage rate approved by this Authority is applied for the immediate succeeding year on adhoc basis till the final rates are prescribed for that year based on the proposal filed by the port on actuals. Consequent to the fixation of final rate, adjustment is done to the extent of short / excess recovery between the port and the concerned parties. In the instant case also, the same approach as explained hereunder can be followed:

- (a). The annual final rate prescribed for the immediate previous year i.e. 2009-10 will act as the ad-hoc rate for the succeeding year i.e. 2010-11 till the actuals for the year 2010-11 are finalised.
- (b). The PPT should file the proposal annually for fixation of rates at the end of financial year based on the actual figures pertaining to the PPT activity and following the guidelines prescribed above.
- (c). The billing done at the ad-hoc rate should to be adjusted based on the final rate fixed by this Authority annually and short recovery or refund to be settled between the parties.

13. In view of the analysis made above, the PPT need to rework the expenses allocable to the berth No FB1 following the methodology given above. That being so, the rates proposed by the PPT in the current proposal for the cargo handled by PPL cannot be approved. The PPT is advised to file expeditiously its proposal for fixation of fixed berth hire charge and wharfage charge for handling cargo at berth operated by PPL from the years 1999-2000 onwards to 2009-10 based on the actuals and following the methodology explained above. Before forwarding its proposal to this Authority, PPT is advised to allow 15 days time to the PPL to verify the figures.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exiy]